JANUAR '94 DM 4,00

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 1/94 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

Das Maß aller Dinge

Bahnen im Baltikum:
Lettland

Bahnen in TT:
Umbauten

Bahnen in Sachsen-Anhalt:
Karsdorf

Bahnen auf der Straße:
Nachbau in H0



Modell Eisen Bahner TEST
Bahnen-Test:

Die Reko-01 der DR
von Piko

Der „Fliegende Hamburger"
von Kato



Deutsche Reichsbahn:
Das war's.

Modell Eisen Bahner

INHALT 1'94



i Damen aus Preisers kstatt zeigen das Maß aller e: 95-45-60. Mehr über das aller Dinge findet der interierte Leser in der Titelgechte **Seite 39.**

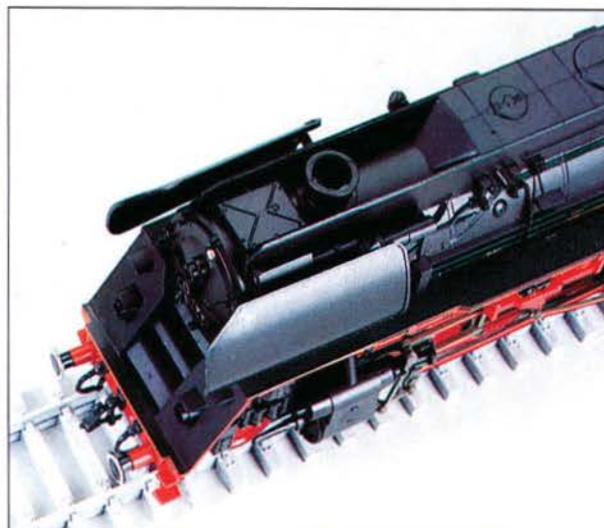
Zum Titelbild: Weder das Symbol einer Werbung für einen Magenbitter noch die Andeutung einer Beschimpfung unter Autofahrern stand Pate bei der Idee für unser Titelbild, sondern die Absicht,„an Hand“ eines homo sapiens die Maße eines homo preiser zu zeigen ab **Seite 39.**
Foto: A. Stirl

Wer in Dresden war, weiß, daß es dort ein Straßenbahndepot Mickten gibt. Wer nicht in Dresden war, kann das Straßenbahndepot Mickten in diesem Heft kennenlernen, **Seite 44.**

VORBILD

MODELL





TEST: Pikos Nachauflage der 01 533 in H0 fuhr Runde um Runde auf dem MEB-Prüfstand. Sie ist besser als die Vorgängerserie. Einzelheiten im Bericht ab **Seite 36.**

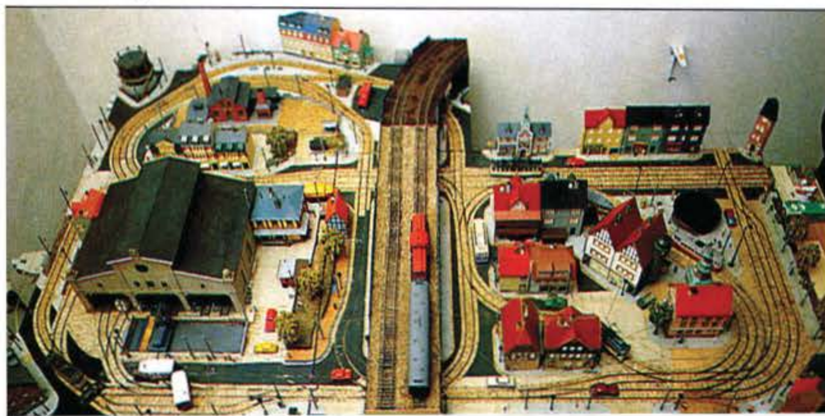
RUBRIKEN



Zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit gehört die Schnellbahn Berlin–Hannover, hier die Grundsteinlegung für die Elbbrücke bei Hämerten. Über den Stand berichten wir ab **Seite 6**

Werklok 12 der Zementwerke Karsdorf ist die ehemalige DR 107 018. Sie gehört der Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft. Die will mehr, als nur Werkverkehr anbieten. Was, steht auf **Seite 9.**





S-Bahn aus der Provinz

Fast täglich klagen nahezu alle Berliner Medien, daß ein Auftrag über 100 Viertelzüge für die Berliner S-Bahn zur Deutschen Waggonbau AG (Ammendorf, Bautzen, Görlitz, Dessau, Niesky – aber auch Berlin) gegangen ist. Berliner Firmen wie AEG Hennigsdorf gingen leer aus.
Nur ganz am Rande wurde erwähnt, daß die Berliner Anbieter zu teuer waren. Da aber liegt der Hase im Pfeffer – der rauhe Wind aus allen neuen Bundesländern bläst den verwöhnten ex-West-Berliner Anbietern endlich ins Gesicht! Politisches Insel-Denken mit hohen Preisen, technischem Schnick-Schnack und wenig Rücksicht auf Fahrgastinteressen sind halt passé - nur haben es noch nicht alle gemerkt.
Und darum geht uns Steuerzahlern das grundlose Zetern auf den Geist: Wir haben nämlich Grund zu der Annahme, daß aus Berlin für die neue Baureihe 481 wieder der unselige Doppeltriebwagen angeboten wurde. Pro Vollzug bedeutet dies acht Führerstände, d.h. vier Führerstände pro Zug sind unnötig angefertigt, werden unnötig durch die Gegend gefahren und nehmen fünf Prozent des Fahrgastraumes weg. Das treibt die Herstellungs- und die Betriebskosten so in die Höhe, daß eben die Konkurrenz das Geschäft macht, obwohl Hennigsdorf seit Jahrzehnten das sinnvolle Viertelzug-Prinzip mit nur vier Führerständen pro Vollzug praktizierte. Pech für die Hennigsdorfer Spitzenkräfte, daß sie eine neue uneinsichtige Mutter bekommen haben.

J. Czarnetzki, Bürgerinitiative Spandauer Verkehrsbelange 73

Nachwuchssorgen

Man liest von Nachwuchssorgen der Modellbahnclubs und gibt leichtfertig den Spielcomputern die Schuld. Ich sehe die Ursache darin, daß die Eisenbahn als Vorbild permanent an gesellschaftlicher Bedeutung verliert. Bahnfahren ist doch wohl bei der Masse der Familien mit Kindern die Ausnahme und nicht die Regel, nicht zuletzt wegen der Kosten.
Eine weitere Ursache: Der GAMEBOY kostet etwa 150 Mark. Eine Fleischmann-Lok, BR 94 in H0, sind gleich drei GAMEBOY-Spiele. Beim durchschnittlichen Taschengeld meines 12jährigen Sohnes würde seine Geduld auf eine harte Probe gestellt, könnte er nicht auf Vaters TT-Schätze zurückgreifen.
Und: Der ewige Perfektionismus, der von älteren Modelleisenbahnern be- und übertrieben wird, stößt einen Unerfahrenen geradezu ab. Wer nur mit der Eisenbahn spielen will, ohne sich sklavisch ans Vorbild zu halten, wird nie ein Modelleisenbahner, wenn er stets solche Maßstäbe vorgehalten bekommt.
Was das Verhältnis Computer - Modelleisenbahn anbelangt, unterstützen Computer das Modellbahnhobby in jeder Hinsicht. Man denke nur an die riesigen Datenmengen, die manche Eisenbahnfreunde zusammengetragen haben. Sie lassen sich mit einem PC viel effektiver verwalten. Ganz abgesehen davon, daß PC als Steuercomputer in Digitalanlgen den Verdrahtungsaufwand entscheidend minimieren, sind sie als Planungssystem ebenfalls bestens geeignet. Es kann also nicht Computer gegen, sondern nur Computer für die Modelleisenbahn heißen.

J. Uhlich, 99097 Erfurt

Danke, Piko!

Im Dezember 1974 habe ich den VT 4.12 in N von Piko gekauft. Die Garnitur ist viele Jahre ohne Beanstandungen gelaufen, bis mein Patenkind im vergangenen Jahr den Motorwagen fallen ließ, wobei beide Kupplungen abgebrochen sind.
Obwohl Piko schon seit längerer Zeit die N-Produktion eingestellt hat, erhielt ich drei Tage nach meinem Anschreiben einen Rückruf der Service-Abteilung mit der Aufforderung, den Triebwagen zu schicken. Nach weiteren zwei Wochen kam das Fahrzeug repariert zurück.
Da kann der Modellbahnfreund nur noch sagen: Danke, Piko!

G. Hantschel, 73430 Aalen

Spenden erbeten 03 1090

Zur Rettung der 03 1090, die laut Kaufvertrag bis zum 17. März 1994 in Meiningen eine Hauptuntersuchung erhalten muß, haben die Eisenbahnfreunde Ueckertal e.V. das Spendenkonto 35 03 1090 bei der Sparkasse Pasewalk (BLZ 150 516 42) eingerichtet. Es gibt sowohl Spendenbescheinigungen fürs Finanzamt als auch Zertifikate über den gespendeten Anteil. Ziel ist, die ex 03 0090 vom Bw Stralsund, die mit ihrer jetzigen (ersten) Betriebsnummer das Datum der deutschen Einheit trägt und als eine der gelungensten Rekonstruktionen der Deutschen Reichsbahn gilt, für ihren historischen Einsatzraum Vorpommern zu erhalten.

MEB

Le Shuttle

Da ich die Angabe von 70 mph Höchstgeschwindigkeit (HG) zwischen Ashford und London bezweifelte, bin ich eigens über diese Strecke heimgefahren und habe grob 90 mph gemessen. Die Signalisierungsgrundsätze bei BR sind ähnlich wie bei uns: Es werden die Einschränkungen gegenüber der HG angezeigt, ganz selten die HG selbst. Sie liegt m.W. bei 100 Meilen.
Den leicht hämischen Unterton hinsichtlich der Türöffnungsprozedur halte ich für verfehlt. Diesen Hinweis finden wir auch im 15 Jahre alten HST/IC 125 (200 km/h), während seine Übergangstüren Infrarotsteuerung besitzen, die in Deutschland erst 1991 mit dem ICE eingeführt wurde.
Die Türverriegelungstechnologie beruht auf einer Vorschrift aus dem 19. Jahrhundert, als etliche tödliche Unfälle (auch an Kindern) zu der wirkungsvollen und typisch britischen Lösung führten. Typisch ist die Einfachheit und die lange Beibehaltung dieser Lösung. Sie mag primitiv erscheinen, war aber sicherheitsmäßig besser als die bei kontinentalen Zügen.
Die modernen Triebwagen und der IC 225 haben Zentralverriegelung mit Taster zum Öffnen und Schließen.
Interessant ist noch, daß voraussichtlich ab 1999 Züge mit kontinentalem Profil auf dieser Strecke bis London fahren können. Erwogen wird, im Berufsverkehr auch doppelstöckige Züge mit UIC-Profil einzusetzen.

Uwe Nußbaum, 12103 Berlin

Keine Teestunde

Zum Beitrag „Elektrisch auf den Brocken" in Heft 11/93 schrieb Herr Köbke von der Harzer Schmalspurbahnen GmbH original:
„Desweiteren verweisen wir auf die negative Darstellung unserer Bahn in folgendem Text: ‚Und wenn dann noch der Bahnsprecher seine zur Vorstellung der renovierten 99 5901 eingeladenen Gäste im strömenden Regen auf dem Bahnsteig abfertigt, ohne ihnen wenigstens eine Tasse heißen Tees anzubieten, wird selbst der wohlwollendste Besucher unwirsch.' Wie Sie sicherlich mittlerweile selbst bemerkt haben und auch Ihnen in der Einladung mitgeteilt wurde, wurden die Journalisten zu der Bahnfahrt um 9.00 Uhr eingeladen und nicht zu einer vorhergehenden Teestunde."

Die 99 5901 wurde übrigens nicht, wie von uns im o.g. Beitrag vermeldet, im Raw Chemnitz, sondern im Raw Görlitz aufgearbeitet.

MEB

Schlicht begeistert

Als ich im Frühjahr 1991 im tiefsten Bayerischen Wald zufällig auf den ModellEisenbahner stieß, überraschte mich zuerst der Preis. Dann stieß mir auf, die ist ja von „drüben"! Nach gründlichem Lesen war ich schlicht begeistert.
Ein ganz wichtiger Aspekt ist für mich (Baujahr 1955) ihre Berichterstattung über deutsch-deutsche Bahngeschichte wie in Heft 2/91: „Fluchtversuch unmöglich". Ich bin als Kind ungezählte Male über Leipzig nach Chemnitz zu meinen Verwandten gefahren und habe jedesmal die angstvollen Grenzübertritte erlebt.
Ein anderer wichtiger Aspekt ist die Vorstellung von Modell-Anlagen aus den neuen Bundesländern. Sie bieten eine Fülle von Anregungen, wie man etwas gestalten kann, ohne es einfach im Geschäft zu erwerben.
Ich wünsche dem ModellEisenbahner alles Gute.

Th. Köhler, 61169 Friedberg

Wir sind lernfähig!

Täglich erreichen die Redaktion u.a. mindestens 30 Briefe, in denen Nachrichten von der großen und der kleinen Eisenbahn mitgeteilt werden, in denen Geschichten aufgeschrieben sind oder geschichtliche Abhandlungen. In zahlreichen Briefen wird auch Stellung genommen zu veröffentlichten Beiträgen, werden Korrekturen angebracht, Ergänzungen zur Verfügung oder Fragen gestellt.
Die Vielfalt dieser Leserpost beschäftigt die Redaktion nicht unwesentlich. Abgesehen davon, daß jeder Einsender eine Antwort erhält, versuchen wir, tunlichst viel zu veröffentlichen. Wir gehen davon aus, daß wir nicht allein ein anonymes Fachblatt sind, sondern auch ein Forum, ein öffentlicher Platz, auf dem man sich trifft, um sich auszutauschen und mitzuteilen. Bei aller gebotenen Neutralität lehnen wir es daher nicht ab, auch persönliche Meinungen gelten zu lassen.
Natürlich bleibt es nicht aus, daß sich eine Reihe Leser mit dem – Ihrem – unserem Blatt selbst beschäftigen. Und auch da wischen wir keinen Briefbogen achtlos oder überheblich vom Tisch. Erinnert sei an die Schimpfe, die wir seinerzeit einzustecken hatten wegen der Formatänderung vom Herbst 1990. Wir haben uns als lernfähig erwiesen.
In jüngerer Zeit haben sich die Vorwürfe verdichtet, die Heftstruktur sei zu unübersichtlich, der Vorbildteil vom Modellbereich nicht klar getrennt, kurz: es sei keine Ordnung im Heft auszumachen.
Uns hat das getroffen, denn wir meinten sehr wohl, einen Splitter vom Stein der Weisen zu besitzen: Die Titelgeschichte steht immer vorn, dann folgt der Vorbildteil, dann der Modellteil, und hinten noch etwas zum Lesen – eine Bahngeschichte und über Museen. Und da sich die Titelgeschichte einmal mit einem Vorbild-, das nächste Mal mit einem Modellthema beschäftigt, wechselt das eben, indem die Modelltitelgeschichte halt im Vorbildteil...
Ich merke es beim Erklären selbst, wie schwer diese „Ordnung" darstellbar ist – geschweige, daß sie sich dem Unbefangenen von selbst offenbart.
Ab vorliegendem Heft haben wir eine Änderung eingeführt: Vornweg der Vorbildteil, konsequent, als verbindende Trennung der Güterschuppen mit all dem wichtigen Krimskrams, den man so nötig fürs Hobby braucht, und dann der Modellteil, konsequent, einschließlich Titelstory, wenn sie thematisch in diesem Bereich angesiedelt ist.
Auswirkungen auf unseren Heftpreis hat das keine.
In der Überzeugung, daß wir so ein Stück unseres Wegs wieder besser miteinander fahren, wünsche ich Ihnen ein gutes, gesundes, sich zum Positiven entwickelndes Jahr 1994.

F. Borchert

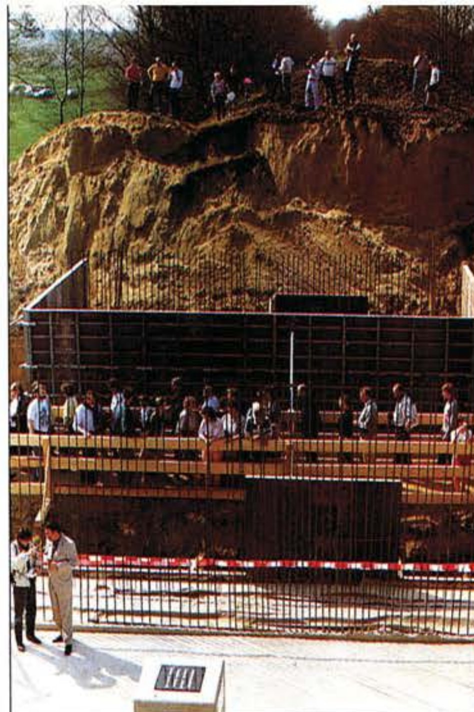
Das Objekt muß nicht immer Dampflokomotive sein, um stimmungsstarke Eisenbahnmotive einzufangen.



Foto: Manfred Beck, Berlin

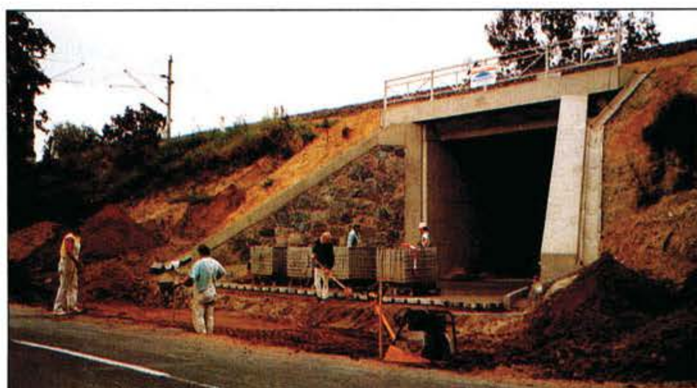
Zum Stand der Sache

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit



Ausbaustrecke Salzwedel–Uelzen: Grundstein für ei der drei wiederaufzubauenden Brücken.

Die Deutsche Reichsbahn soll zu einer der modernsten Eisenbahnen Europas werden. In nur sieben Jahren sind rund 2000 Kilometer Strecken aus- oder neuzubauen und rund 30 Milliarden Mark zu investieren, 1993 wurden 300 Kilometer fertiggestellt. Bevorzugt wurden und werden die Strecken von und nach Berlin, die bereits jetzt teilweise Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h zulassen und, sofern die Sicherungsanlagen nachgerüstet sind (zum Beispiel Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge, Einbau der linienförmigen Zugbeeinflussung an Lokomotiven und Gleisen), mit bis zu 200 km/h befahren werden können.



Ausbaustrecke Berlin–Hamburg: Bei Breddin wird der Beton eines Durchlasses mit Naturstein verblendet.

Bei den im April 1991 von der Bundesregierung beschlossenen 17 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit ging es im Grunde darum, im Vorgriff auf den ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan unverzüglich zu beginnen, die bislang auf die Nord-Süd-Richtung gerichtete Verkehrsinfrastruktur durch ausgebaute Ost-West-Verbindungen zu ergänzen. Die Projekte sollen vor dem Jahr 2010 fertiggestellt sein, davon die Schienenprojekte noch in diesem Jahrzehnt.

Reisezeiten in Stunden

von	nach	1989	heute	2000
Berlin	Hamburg	5,5	4,0	2,3
	Hannover	4,3	3,5	1,8
	Düsseldorf	6,8	6,0	3,8
	Frankfurt	7,5	5,3	3,8
	Stuttgart	10,0	6,5	5,0
	Leipzig	2,5	2,5	1,0
	Nürnberg	8,5	6,8	3,5
	München	10,8	8,5	4,5
	Dresden	2,5	2,0	1,3
Leipzig	Dresden	1,5	1,5	0,8

Projekt 1

Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund

Ausbau der Strecke für Geschwindigkeiten durchgehend von 120 km/h, auf weiten Abschnitten 160 km/h, dabei zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung des Abschnitts Holthusen–Hagenow Land.

Im Januar 1993 begann der Neubau dreier Brücken, der erste Abschnitt Holthusen–Schwerin wurde übergeben.

Fertigstellung: 1997

Projekt 2

Berlin–Hamburg

Ausbau der Strecke für 160 km/h bzw. 200 km/h, Wiederherstellung des zweiten Streckengleises Ludwigslust-Schwarzenbek, Wiederaufbau der früheren Streckengleise Berlin-Spandau–Albrechtshof, Trennung von S- und Fernbahn in Hamburg durch viergleisigen Ausbau, Elektrifizierung der Gesamtstrecke. Die Arbeiten zwischen Berlin Friedrichstraße und Spandau beginnen im Mai 1994, zwischen Spandau und Nauen sind sie angelaufen, zwischen Nauen und Neustadt (Dosse) im vollen Gange, zwischen Neustadt (Dosse) und Wittenberge nahezu abgeschlossen und zwischen Ludwigslust und Hamburg Hbf ebenfalls im Gange.

Fertigstellung: Mai 1996

Projekt 3

Stendal–Uelzen–Bremen

Zweigleisiger Ausbau bzw. Wiederaufbau und Elektrifizierung.

Der Wiederaufbau dreier Eisenbahnbrücken im 1951 stillgelegten Streckenteil Salzwedel–Nienbergen begann im März 1993. Der Wiederaufbau des Streckengleises wurde begonnen.

Fertigstellung: 1997

Projekt 4

Berlin–Stendal–Hannover

Elektrifizierung und Ausbau des Abschnittes Berlin Hbf–Staaken, Neubau eines Hochgeschwindigkeitsabschnittes Staaken–Oebisfelde für 250 km/h, Elektrifizierung des Abschnittes Oebisfelde–Lehrte für 200 km/h.

Ende 1992 begann der Neubau mit dem Grundstein für die neue Elbbrücke bei Hämerten, westlich und östlich von Stendal sind die Gleise bereits verlegt worden.

Fertigstellung: 1997

Projekt 5

Berlin–Magdeburg–Helmstedt

Ausbau und Elektrifizierung des Abschnittes Werder(Havel)–Helmstedt für 160 km/h.

Der Umbau des Bahnhofs Werder ist abgeschlossen, gebaut wird jetzt in den Abschnitten Brandenburg–Kade und Burg–Biederitz. Der Streckenteil zwischen Magdeburg und Helmstedt wird seit Mai 1993 mit bis zu 160 km/h befahren.

Fertigstellung: Mai 1995

Projekt 6

Halle–Eichenberg

Durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung.

Im Mai 1993 wurden der elektrische Zugbetrieb und das zweite Gleis von Deuna nach Leinefelde



Neubaustrecke Staaken – Oebisfelde: Brücke für 250 km/h über die Elbe bei Hämerten (Stendal). Im Hintergrund die alte Brücke der Stammstrecke.

sowie Bodenrode–Uder in Betrieb genommen. Derzeit wird Sollstedt-Eichenberg elektrifiziert.
Fertigstellung: 1994

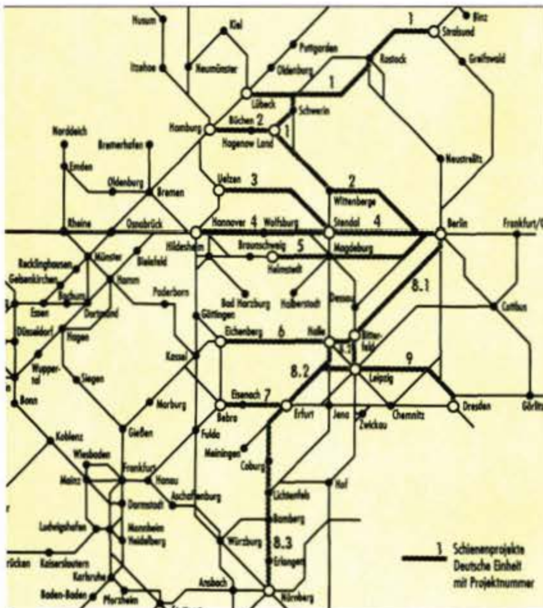
Projekt 7

Erfurt–Bebra
Elektrifizierung und Ausbau der Strecke für 160 km/h, zweigleisiger Wiederaufbau der Werratalbahn Eisenach–Gerstungen, Wiederaufbau des Verbindungsbogens Blankenheim–Faßdorf zur Umgehung des Bahnhofs Bebra. Elektrifiziert wird der Abschnitt Eisenach–Bebra, gearbeitet im Verbindungsbogen und im Abschnitt Ronshausen–Hönebach.
Fertigstellung: 1995


Auf der Ausbaustrecke von Erfurt nach Bebra: In Gotha werden neue Brükkenteile eingeschoben als Ersatz für das alte Viadukt (1992).

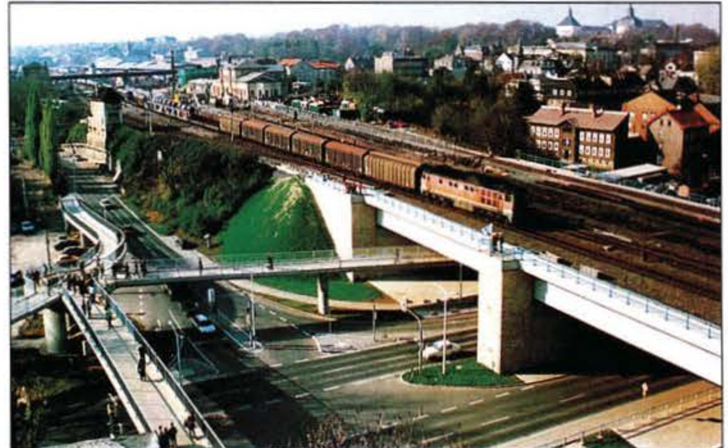
Projekt 8

Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Nürnberg
Sanierung und Ausbau des Abschnittes Berlin–Bitterfeld für 200 km/h, Ausbau des Abschnittes Halle–Weißenfels für 200 km/h,



Die Schienenprojekte Deutsche Einheit

Neubau des Abschnittes Leipzig - Weißenfels - Erfurt - Ebensfeld (bei Bamberg) für 250 km/h, viergleisiger Betrieb Ebensfeld–Nürnberg bis zu 200 km/h.
Zwischen Flughafen Berlin-Schönefeld und Leipzig sind bereits einige Abschnitte für 160 km/h ausgebaut. Gebaut wird gegenwärtig am Grünauer Kreuz, am Südlichen Berliner Außenring, zwischen Ludwigsfelde und Trebbin, Radis und Gräfenhainichen sowie zwischen Delitzsch und Zschortau. Der Verbindungsbogen von Dennewitz zur Strecke Jüterbog–Wildpark (bis 1992 von Berlin-Transitzügen genutzt!) wird abgerissen, zwischen Muldenstein und Bitterfeld wird das Gleis auf die alte Trasse gelegt.
Für die Baufreiheit werden die meisten schnellfahrenden Züge der Richtung Berlin–Leipzig/Halle über Belzig–Dessau und der Gegenrichtung Halle/Leipzig–Berlin über Falkenberg–Doberlug-Kirchhain umgeleitet. Der Leipziger Güterring ist saniert und wird weitere Züge vom Abschnitt Bitterfeld–Leipzig aufnehmen.
Zwischen Lichtenfels und Nürnberg darf meist mit 160 km/h gefahren werden. Die bisherige Stammstrecke ist zwischen Camburg und Saalfeld für 120 km/h ausgebaut worden. Die Gesamtstrekke soll bis 1995 durchgehend elektrisch befahrbar sein, das zweite Gleis Saalfeld–Probstzella wird 1994, Probstzella–Ludwigstadt 1996 fertig. Fertigstellung der Ausbaustrecke Berlin–Leipzig/Halle 1997, restliche Ausbau- und Neubauabschnitte zwischen 1997 und 2000.


Das neue Viadukt in Gotha nach der Inbetriebnahme 1993.

Projekt 9

Leipzig–Dresden
Ausbau der Abschnitte Leipzig-Kühren und Cossebaude-Dresden sowie Neubau Kühren–Cossebaude für 200 km/h.
Der Streckenausbau begann 1992 zwischen Sellershausen und Paunsdorf, 1993 zwischen Weißig und Priestewitz. Am 10. September wurde der Grundstein für die Kötitzer Brücke bei Dahlen gelegt. Der Neubau umgeht die Knoten Wurzen und Riesa und fädelt die Strecke bei Böhla in die Berlin–Dresdener Strecke ein.
Notwendig sind der 2000 Meter lange Kockelsbergtunnel sowie zwei Brücken über die Elbe und das Jahnatal.
Fertigstellung 1998.

Abstriche?

Die schnellen und leistungsfähigen Strecken sollen wieder mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene bringen und damit zum wirtschaftlichen Aufschwung in den sechs neuen Bundesländern beitragen. Allerdings sind infolge der Preisentwicklung die vor zwei Jahren veranschlagten Investitionskosten von 56 Milliarden DM auf 64 Milliarden DM gestiegen, und die Projekte des vordringlichen Bedarfs im Verkehrswegeplan sind zu einem Drittel finanziell nicht gedeckt. Verschiedene Fachleute versichern aber, bei den Schienenverkehrsprojekten werde es keine Abstriche geben, notfalls erschließe man private Finanzierungsquellen.
Indes wird jedes Projekt auf seine Notwendigkeit „abgeklopft". Der fehlende wirtschaftliche Aufschwung, wie er sich im rapide zurückgegangenen Schienengüterverkehr zeigt, macht zumindest Details der Ausbaupläne fraglich. So soll die „Amerika-Linie" Stendal–Uelzen eingleisig bleiben und erst dann elektrifiziert werden, wenn es der Zugverkehr erfordert. Auch am Ausbau der Stammstrecke Berlin–Hannover, parallel zur Hochgeschwindigkeitsstrecke, soll gestrichen werden. Ob Lübeck/Hagenow Land - Stralsund ausgebaut wird, wie anfangs geplant, ist nicht sicher. Erfreulich stimmt dagegen, daß die Strecke Berlin–Hamburg ein Jahr früher, als ursprünglich gedacht, fertig werden soll. Verkünden will das niemand; die ICE-Panne in Berlin – das Ziel Zoologischer Garten konnte zum Fahrplanwechsel 1993 nicht angefahren werden – wurde zum Trauma der Entscheidungsträger in Frankfurt (Main) und Berlin.

Erich Preuß


Ausbaustrecke Berlin–Halle/Leipzig: Streckenabschnitt für 200 km/h mit neuem Haltepunkt Bülzig nach beseitigtem schienengleichen Wegübergang.



Das war's

Am 31. Dezember 1993 hörte die Deutsche Reichsbahn auf zu existieren.
Bei aller gebotenen Sachlichkeit: Völlig gefühllos vermag ich's nicht wegzustecken; schließlich füllte diese beschimpfte, verkommene, geliebte Deutsche Reichsbahn einen wesentlichen Teil meines Lebens aus. Nicht, weil sie die Deutsche Reichsbahn war, sondern weil sie unsere Bahn war, die von liebenswerten, selbstlosen Menschen trotz aller Widerwärtigkeiten mit Leistungen am Leben erhalten wurde, die zwar statistisch erfaßt sind, um deren Zustandekommen aber nur der weiß, der mitgeschuftet hat und sich betrogen fühlt von den miternährten Schmarotzern, die stets das große Wort führten und die Weisheit mit Löffeln gefressen hatten.
Bei aller gebotenen Sachlichkeit ist mir zumute, wie es das nebenstehende Bild ausdrückt.

F.B.

Das ist's

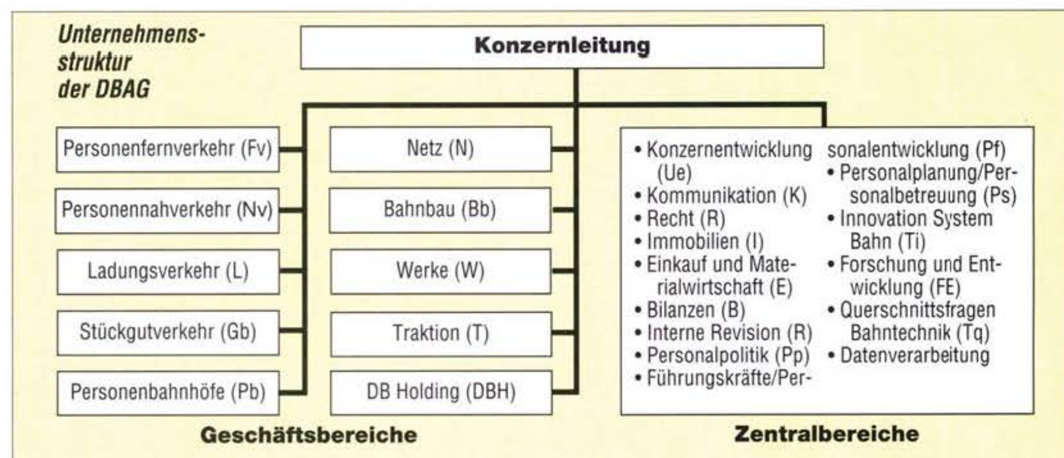
Positives ist zum Ende der DR aus dem Süden Berlins zu melden. Nach der Wiedereröffnung der U-Bahnlinie 2 am 13. November von Pankow nach Ruhleben mitten durch alle Zentren von Berlin stehen hier seit 17. Dezember nach vierjähriger Buddelei 18 Kilometer S-Bahn wieder unter Spannung: Von Westend über Westkreuz, Schöneberg, Neukölln und Köllnische Heide nach Baumschulenweg. Bis 1961 verkehrte übrigens auf einem Teil dieses Abschnitts die Gruppe G von Mahlsdorf über die Stadtbahn, die Verbindungskurve von Charlottenburg nach Halensee, den Südring und Baumschulenweg bis Grünau.
Beim Südring handelte es sich nicht um die Wiederherstellung des alten Zustandes. Einige Stationen wurden völlig neu gebaut, andere, wie Westend, Heidelberger Platz (ex Schmargendorf), Bundesplatz (ex Wilmersdorf) und Hermannstraße, mußten in ihrer Lage verschoben werden, um besseres Umsteigen zu U-Bahn und Bus zu schaffen.
Bleibt anzumerken, daß der Rest des Südringes – der Lückenschluß zwischen Neukölln, Sonnenallee und Treptower Park – auf sich warten läßt. Es gab noch keinen Spatenstich, denn da ist auch die Weiterführung der Stadtautobahn im Gespräch, die dieses Gebiet durchqueren soll.


Foto: Bodo Schulz

Das wird's

Unter dem Motto „Tschüß Rbd, Guten Tag AG" lud die noch-Rbd Dresden zur letzten Sonderfahrt durch Sachsen ein, verabschiedete sich noch-Präsident Lücking und stellten sich die Manager der Niederlassung Fernverkehr, der Regionalbereiche Nahverkehr, Ladungsverkehr, Netz, Bahnbau und Traktion sowie der Geschäftsbereiche Stückgutverkehr, Personenbahnhöfe und Werke vor. Nichts, aber auch gar nichts erinnert in der Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn AG an vertraute Organisationsformen von Reichs- oder Bundesbahndirektionen oder Ämtern.
Um ein Beispiel zu nennen: Der Geschäftsbereich Personenfernverkehr in der Konzernleitung hat neben anderen einen Regionalbereich Süd-Ost geschaffen, der seinen Sitz in Halle hat mit Niederlassungen in Leipzig, Dresden und Erfurt! Die Niederlassung Dresden hat Zweigniederlassungen in Plauen, Zwickau, Chemnitz, Riesa, Pirna und Görlitz. Woraus ersichtlich wird, daß Länderbegrenzungen für die Strukturentwicklung der Bahn-AG keine Rolle spielten, sondern ausschließlich technologische Gesichtspunkte.
Eine Geschäftsleitung Sachsen oder wie auch immer, die eventuell eine Präsidial-Funktion haben könnte, ist nicht vorgesehen. Es gibt lediglich den Konzernbeauftragten für den Freistaat Sachsen, der während der Anlaufphase Koordinationsschwierigkeiten zwischen den Bereichen beheben soll. In Sachsen ist es der bisherige Präsident, aber das ist nicht die Regel für alle Bundesländer.
Wie es im Prinzip mit dem 1. Januar anlief, zeigt die Grafik. Wie es sich bewährt, zeigt die Praxis. Möge es zum Nutzen sein.

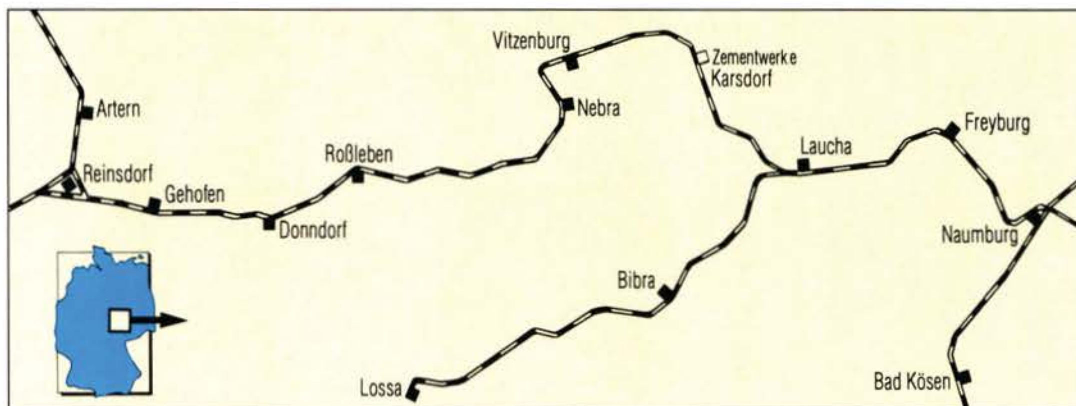
Fritz Borchert



In Sachsen-Anhalt entwickelt sich eine neue Privatbahn:

Die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft

Während bis Jahresende die Verkehrsminister von Bund und Ländern über Milliardenzuschüsse für die Regionalisierung des Nahverkehrs stritten, wandte sich im südlichen Sachsen-Anhalt eine Werkbahn der praktischen Lösung dieser neuen Aufgabe zu.



Die Bahnreform überträgt die Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr auf die Länder und die Gebietskörperschaften, sprich Landkreise und Städte. Daneben muß die Deutsche Bahn AG ab 1994 allen Bahngesellschaften der Europäischen Union ihre Strecken vermieten, wenn diese es wollen.

Auch wenn Details noch unklar sind, will die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH (KEG) im Unstruttal als erste in Ostdeutschland dabei sein, wenn es um die Verwirklichung der neuen Nahverkehrskonzepte geht. Die KEG wurde im Oktober 1992 aus dem Karsdorfer Zementwerk ausgegründet. Die Mainischen Feldbahnen im westfälischen Schwerte, ein privates Ausbesserungswerk und Lokomotivhandelsunternehmen, haben knapp drei Viertel des Kapitals übernommen und rüsten für den Personenverkehr auf der Schiene.



Ein Unikum des Zementwerkes Karsdorf, jedoch kein KEG-Fahrzeug: Eine Elektro-Kö mit eigenem Stromkabel.

Am 18. September 1993 rollte der in Windeseile aufgearbeitete frühere VT 2.15 der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) zur Eröffnung der Weinstraße über die Unstrutbahn Naumburg–Artern. Er sollte einen Vorgeschmack geben auf einen – verglichen mit den sporadisch verkehrenden DR-Garnituren – komfortablen Stundentakt, der 1994 eingeführt werden soll. In Schwerte und Karsdorf stehen dafür die ehemaligen AKN-Triebwagen VT 2.12 bis 2.20 und die Steuerwagen VS 2.53, 2.54 und 2.56 bereit, die ihre alten Nummern behalten. Diese MAN-Triebwagen aus den fünfziger Jahren werden für die kurvige Unstrutbahn als ideal angesehen. Die Lenkachsen der Oldtimer sorgen für eine höhere Laufruhe als sie die „Ferkeltaxen" der DR und die DB-Schienenbusse bieten können. Später sollen die Fahrzeuge neue Inneneinrichtungen erhalten. Man denkt auch an ein Frühstücks- und Zeitungsangebot für die Berufspendler, die von Privatwagen und Bus auf die Schiene gelockt werden sollen.

Geht es nach der KEG, wird auch die Anfang der siebziger Jahre für den Personenverkehr stillgesetzte Finnebahn Laucha – Lossa wieder Fahrgäste befördern. Die KEG sieht zwar vorerst keine Chancen für einen Taktbetrieb, möchte aber bedarfsgerecht eingesetzte GmP auf der Strecke sehen, die nur einen spärlichen Güterverkehr bis Bibra kennt. Mit automatischen Kupplungen könnte der Triebwagenführer auch ohne fremde Hilfe rasch einzelne Wagen rangieren.

Der defizitäre Personenverkehr deckt normalerweise seine Kosten nur zu einem kleinen Teil. Dennoch glaubt die KEG an einen wirtschaftlichen Betrieb: Ein Bus kostet 5 DM/km, die Geißbockbahn am Bodensee (MEB 9/93, Seite 19) kommt aber mit 1,30 DM/km aus. Zudem haben die AKN-Fahrzeuge nicht viel gekostet. Zuschüsse will der Kreis vermeiden, kann die Stadt Naumburg nicht aufbringen. Also müssen viele Modelle für die Regionalisierung berechnet werden. Ein kommunaler Zweckverbund wie im Raum Frankfurt steht zur Debatte wie die Übernahme der beiden Strecken durch die KEG, die aber auch im Auftrag der Gebietskörperschaften auf Bahn-AG-Gleisen fahren könnte.

Nach wie vor dient die KEG dem riesigen Zementwerk als Werkbahn. 35 km Gleis mit 105 Weichen liegen auf dem Werkgelände, das eine öffentliche Ladestelle für die Unternehmen der Region bekommen soll. 800.000 t Zement, Kohlestaub und Zuschlagstoffe werden jährlich zum Bahnhof Karsdorf übergeführt. Zwei ex V 75 der DR, die 107 004 und 107 018, die in Leipzig beheimatet waren, und vier Diesellok der ex-DR-Baureihe V 60 bewältigen den Übergabe – und Rangierbetrieb. Die Stammfirma in Schwerte hat über 40 Lokomotiven an Industriebetriebe in Deutschland, Österreich und der Schweiz vermietet. In Duisburg stehen drei ehemalige DR-Ellok der Baureihe 109, die der KEG gehören. Daß diese Privatlokomotiven 1994 mit langen Zügen über Gleise der DB-AG rollen, ist nicht auszuschließen.

Friedhelm Weidelich



Lok 12 im Kleid der KEG trägt noch die alte DR-Bezeichnung 107 018.

Fotos: Weidelich



VT 2.12 schon in den Farben der KEG. Sieben weitere VT stehen bereit.

BETRIEBS-BESICHTIGUNG

50 Jahre dauerte es, bis das Reichsbahnausbesserungswerk Dessau endlich nur dem diente, wofür es gebaut worden war: Der Instandhaltung elektrischer Lokomotiven. Heute kommen sämtliche elektrischen Lokomotiven der ehemaligen Deutschen Reichsbahn hierher, dazu einige Baureihen der ex-Bundesbahn. Bei der Deutschen Bahn AG wird das Werk über das Jahr 2000 hinaus bestehen, denn es ist im Unternehmensbereich Werke das Stammhaus des Regionalbereichs Dessau, wozu das Aw Halle und das Bw Lutherstadt Wittenberg gehören.



Foto: Martin Stertz

Raw Dessau

Als die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Anfang der 20er Jahre das Programm für die Erweiterung und Neubauten der Werkstätten vorstellte, hatte sie mit dem Grundsatz der Preußischen Staatseisenbahn gebrochen, sämtliche Lokomotiven eines Direktionsbezirks in der Hauptwerkstatt der jeweiligen Direktion auszubessern. Vielmehr wurde das „Einzweckwerk" geboren, das rationeller nur noch bestimmte Fahrzeugarten, diese aber in größerer Stückzahl instandzusetzen hatte.

Auch für die sich ausdehnende elektrische Traktion konnte man nicht einfach ein Dampflok-Raw in eines für elektrische Lokomotiven umbauen. So entschied man, in Dessau ein neues Werk zu errichten. Projektant war Prof. Sorger von der Reichsbahndirektion Halle, der folgende Forderungen zu beachten hatte:

1. mögliche Erweiterung,
2. kürzeste Förderwege für Lokomotiven und Einbauteile,
3. Verbinden der Werkteile nach dem technologischen Fluß,
4. geringster Aufwand bei hoher Leistung.

Infolge des unerwartet hohen Grundwasserstandes und des Schwemmsandes zog sich der Bau des Werkes über sechs Jahre – von März 1923 bis Ende 1929 – hin. Eine Wohnsiedlung, die Zufahrtstrasse, das Anschlußgleis und der Haltepunkt Dessau Süd kamen hinzu.

Schließlich war der 2. Dezember 1929 der Tag der Einweihung, noch nicht des Raw, sondern der Werkabteilung Dessau des Raw Halle. Was die Besucher bestaunten: Die 30.385 m² große Halle mit 40 Querständen beiderseits der Querschiffe, in jedem Querschiff zwei kuppelbare Kräne, die in der Lage waren, eine Lokomotive über eine andere zu heben. Das Schiff VI hatte eine 30-t-Achssenke erhalten. Die Grube unter der Schiebebühne – während des Baus als Schwimmbeckengenutzt – nahm das Lager auf. Gelobt wurden der gutgestaltete Indu-striebau, der zweckmäßige Gebrauch der umbauten Fläche und des Schiebebühnenfeldes sowie der technologische Fluß. Nur das neue Braunschweiger Raw für Dampflokomotiven war so rationell wie das Dessauer.

Als erste Lokomotive wurde die E 50 50 zugeführt, die einen Monat zuvor in Dessau Hbf einen Unfall erlitten hatte. Zur Erhaltung wurden die Baureihen E 71.1 und E 77, zum Zerlegen die Reihen E 01 und E 30 zugewiesen. Dazu kamen in den folgenden Jahren die elektrischen Lokomotiven der Rbd Halle, Hannover, Altona und Dresden, die elektrischen Triebwagen sowie deren Steuer- und Beiwagen



Foto: Helmut Constabel

Erbarmungswürdig kamen die Altbaulokomotiven nach Dessau.

Hochglanzlackiert verließen sie den Dessauer Jungbrunnen.



Foto: Axel Mehnert

Dem Raw Dessau zugewiesene Lokomotiv-Baureihen

Stand Ende 1993

Deutsche Reichsbahn	Deutsche Bundesbahn
109	150
112	110[1]
142	140[1]
143	141[1]
155	151
156	140[2]
171	
180	

[1] = Ausbesserungshilfe für AW Opladen

[2] = Sonderzuführung zum Einbau „Türblockierung"



der Rbd Halle, Hannover und Dresden, die Akku-, Dampf-, Verbrennungsmotor-, Trieb-, Steuer- und Beiwagen, Kraftomnibusse und deren Anhänger, Last- und Personenkraft- sowie Bahndienstwagen. Am 1. August 1933 wurde das Werk selbständig. Bald darauf mußte ein Teil der Werkstättenfläche bis 1938 dem Flugzeugbau zur Verfügung gestellt werden. Für die Trieb-, Steuer- und Beiwagen wurde eine neue Halle nötig, 1939 entstanden auch das Verwaltungsgebäude, der Prüfstand für Verbrennungsmotoren und das Triebwagen-Prüffeld.

Während des zweiten Weltkrieges waren Gebäude beschädigt worden, und die Demontagebefehle der UdSSR betrafen auch die Fahrzeuge und Anlagen der elektrischen Zugförderung. Andererseits standen genügend defekte Fahrzeuge im Netz der DR. Dessau mußte von 1946 an Verbrennungstriebwagen, Steuer- und Beiwagen sowie Güterwagen der Privat- und Kleinbahnen instandsetzen. Jahre darauf kamen Dampfkessel und -tender hinzu, sogar eine Dampflokomotive, die 38 1713. An die Stelle der Dampflokteile traten von 1949 an die Trieb- und Steuerwagen der ehemaligen Privat- und Kleinbahnen.

Kür: Aus Schrott entstand die erste Drehstrom-Ellok als Denkmal.

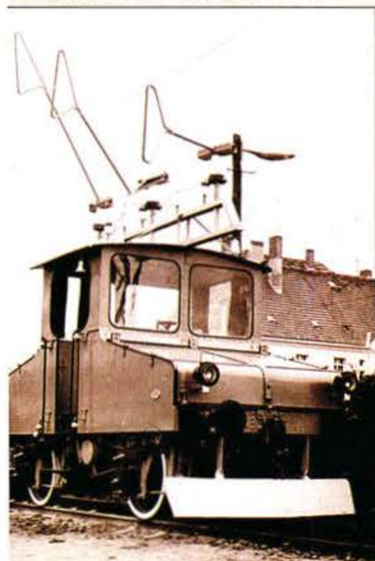


Foto: Erich Preuß

Grundstücksfläche:	65 190 m²
Lokomotivstände:	38
Maximale Standlänge:	23 000 mm
Nutzlänge der Schiebebühne:	19 760 mm
Gleislänge außerhalb der Gebäude:	8 560 m
davon mit Fahrleitung:	2 600 m

Mit den 1953/1954 zurückgekehrten elektrischen Reparationslokomotiven hatte das Raw die größte Nuß zu knacken. Es grenzt an ein Wunder, daß diese desolaten Fahrzeuge wieder betriebstüchtig aufgebaut werden konnten, fast nur aus dem Gedächtnis, denn am 7. März 1945 waren rund 65 000 Zeichnungen verbrannt, der Rest mußte bei der Demontage in die UdSSR abgegeben werden und kam nicht zurück. Am 1. September 1955 schickte Verkehrsminister Kramer mit den Lokomotiven E 44 045 und E 44 051 den ersten Zug auf die wiederelektrifizierte Strecke Halle – Köthen, und Dessau arbeitete für den sich entwickelnden elektrischen Zugbetrieb die Lokomotiven aus der Vorkriegszeit auf.

Von 1961 an kamen die neuen Lokomotiven E 11 (109) und E 42 (142) nach Dessau. Sie verbesserten die Effektivität der Ausbesserung ungemein, mußte doch eine Altbau-Lokomotive nach 60 000 km Laufweg zur Aufarbeitung in das Raw, die Baureihen E 11 oder E 42 erst nach 450 000 km, später die 250 (155) oder 243 (143) erst nach 800 000 km! Die Zerlegungszeit je Lokomotive verringerte sich von etwa 24 Tagen (Schadgruppen E 3 und E 4) auf zehn Tage.

Die Instandhaltung der Triebwagen und Kleinlokmotiven an andere Werke abzugeben war die Voraussetzung, nach 1970 die aus der UdSSR importierten Diesellokomotiven der Baureihen V 200 (220), V 300 (230, 231, 232) dem Raw Dessau zuzuweisen. Von 1981 an elektrifizierte die DR wieder längere Strecken, und der Ellok-Park wuchs mit der neuen Ellok-Baureihe 250 (155). Allerdings reichte der Platz nicht, um parallel E- und Diesellokomotiven instandzuhalten. Endlich wurde Dessau ein reines Ellok-Raw, wie es die geistigen Väter des Werkstättenprogramms vor einem halben Jahrhundert vorhatten.

Mit der Zuführung der Baureihe 243 (allein in den Jahren 1985/86 beschaffte die DR 200 Stück!) war die Unterhaltung der Altbau-Ellok-Baureihen 244 (ex E 44) und 254 (ex E 94), nicht mehr möglich, abgesehen davon, daß sie verschlissen waren.

Am 13. September 1991 erhielt Dessau die erste DB-Ellok, die 150 001, zur Revision. Was verkehrspolitisch spektakulär erschien, erwies sich bei näherem Hinsehen als profan. Die Werkstatteisenbahner reagierten enttäuscht: „Das ist ja die alte Technik der 44er!" „Sich in die neue Baureihe zu finden dauerte zwar ein Weilchen", bestätigt Sachgebietsleiter Wolfgang Herrmann, „denn die Zeichnungen, Material, Meß- und Prüfmittel der Bundesbahn mußten erst beschafft werden. Doch über die Hürden halfen uns, wie gesagt, die Erfahrungen mit den BR 44 und 94."

Bekanntermaßen normalisierten sich die Beziehungen, und Dessau ist in das Erhaltungsprogramm der Deutschen Bahnen fest einbezogen. Die Reparatur der DB-Lokomotiven gehört zum Werkstattalltag. Die 150 091 vom Bw Nürnberg 2 als Museumslok in den Urzustand rückzuversetzen ist schon eine Abwechslung. Um ihren Schauwert zu verbessern, erhalten die Einstiegtüren wieder Fall- und der Maschinenraum Schiebefenster. Die Beschilderung muß beschafft werden wie der grüne Anstrich. Nur der Dachtrennschalter kommt nicht wieder, denn die Lok bleibt im Betriebspark.

Das Raw Dessau hat sich wiederholt um die Aufarbeitung von Museumslokomotiven verdient gemacht, man denke an die DR-E 04 01 oder an die DB-E 18 08 und E18 047. Aus einem Schrotthaufen wurde 1979 anläßlich des 50jährigen Werkjubiläums die erste Lokomotive der Welt für hochgespannten Drehstrom von 1898/1900 aufgearbeitet.

Bei der Deutschen Bahn AG bleibt das Werk über das Jahr 2000 hinaus bestehen, denn es wird im Unternehmensbereich Werke das Stammhaus des Regionalbereichs Dessau, wozu das Raw Halle und das Bw Lutherstadt Wittenberg gehören.

Axel Mehnert/Erich Preuß



Foto: Thomas Splittgerber

Kunde DB: E 50 091 alias 150 091 fürs Museum in Nürnberg.

Der Keller des Schiebebühnenfeldes ist als Lager eingerichtet.



Foto: Martin Stertz

Lettland



Die geschäftige Hauptstadt Riga, Ostseehafen und Industriestandort mit fast einer Million Einwohnern, kann als Zentrum des Baltikums betrachtet werden. Mehr als 20 Fernreisezüge starten dort täglich und verbinden die Großstädte des Baltikums miteinander und mit den Zentren der ehemaligen Sowjetrepubliken.

Die russischen Gouvernements Kurland und Livland wurden von der 1862 eröffneten Nordwestbahn Petersburg–Warschau zunächst nur im Osten berührt. Traditioneller Transportweg war die Düna (Daugava), deren Mündung in Riga schon zu Zeiten der Hanse ein bedeutender Platz im West-Ost-Handel war.
Nicht zuletzt deshalb wurde 1862 die Eisenbahn von Dünaburg nach Riga (entlang der Düna) eröffnet und sechs Jahre später um 500 km nach Osten über Wi-



Die Bogenfachwerkbrücke über die Daugava in Riga mit dem Nahverkehrstriebwagen ER 2-838 auf seinem Weg zum Hauptbahnhof. Mai 1993.

tebsk bis Orel verlängert; sie diente vornehmlich dem Getreideexport aus der Ukraine. 1872/73 erschloß man beide Dünaufer als Umschlaggebiet von Riga bis zum Meer durch Bahnlinien.
1877 wurde der touristischen Bedeutung der „Rigaschen Riviera" durch den Bau einer „Bäderbahn" Riga–Kemmern–Tuckum Rechnung getragen. Diese Strecke ist heute Bestandteil des elektrifizierten Vorortbahn-Netzes im Ballungsraum Riga.
Durch die Eröffnung der Staatsbahnstrecke nach Walk erhielt Riga 1889 direktere Verbindungen mit St.Petersburg über Pskov und Reval (Estland). Alle anderen Strecken sind privaten Ursprungs.
Die weniger eisgefährdeten Ostseehäfen Libau (Liepaja) und Windau (Ventspils) wurden 1871 bzw. 1894 an das russische Eisenbahnnetz angeschlossen. Eine direkte Verbindung zwischen diesen beiden Städten kam erst unter deutscher Besatzung im Zweiten Weltkrieg zustande. In beiden Orten haben sich die alten Bahnhofsgebäude aus der Entstehungszeit erhalten: ein imponierendes, wenn auch heruntergekommenes Steingebäude in Liepaja, ein reich verzierter zaristischer Holzbau in Ventspils. Während hier heute nur noch ganz wenige Reisezüge verkehren, spielt der Hafen eine umso größere Rolle für den russischen Ölexport.
Mit der Eröffnung der Strecke Kreuzburg–Rositten (- Moskau) kurz nach der Jahrhundertwende konzentrierte sich der Verkehr in der Relation zwischen dem Rigaer Hafen, Moskau und Fernost auf diese „Moskau - Windauer Eisenbahn", die einzige russische Breitspurbahn von Bedeutung übrigens, die 1914 noch nicht verstaatlicht war.
Als im Verlauf des Ersten Weltkriegs deutsche Truppen 1915 Kurland bis zur Düna besetzten, spurten sie die Breitspur auf Normalspur um. Diesen Zustand behielt die nach dem Ersten Weltkrieg neu gegründete Lettische Staatsbahn zum Teil bei, so daß man in den 20er und 30er Jahren Riga und Dünaburg (Daugavpils) mit durchgehenden Schlaf- und Kurswagen auf europäischer Normalspur erreichen konnte.
1939 verfügte Lettland über ein Streckennetz von 2048 km in Breitspur, 306 km in Normalspur, 49 km mit 1000 mm, 514 km mit 750 mm und 433 km mit 600 mm Spurweite. Der Lokomotivbestand umfaßte 172 Stück für Breit-, 42 für Normal- und 94 für Schmalspur. In den dreißiger Jahren waren auch einige Triebwagen sowie speziell für Lettland konstruierte 1A1-, 1B1- und 1C1-Tenderlokomotiven hauptsächlich aus deutschen Werken beschafft worden.

Schmalspurbahnen

Bis zum Ersten Weltkrieg waren auf dem Gebiet des späteren Lettland nur die Libau - Hasenpother Zufuhrbahn mit 1000 mm Spurweite sowie die Livländischen Zufuhrbahnen mit der Strecke Stokmannshof–Alt-Schwanenburg–Walk und die Strecke Haynasch–Wolmar–Smilten der Ersten Russischen Zufuhrbahngesellschaft, beide in 750 mm, errichtet worden. Der Abschnitt Stokmannshof (Plavinas)–Alt Schwanenburg (Gulbene) wurde von russischer Seite als kriegswichtige Bahn zur Front 1914/15 auf Breitspur umgestellt, der anschließende Abschnitt Gulbene - Aluksne wird noch heute als Schmalspurbahn von der LDZ







Ein Relikt der deutschen Heeresfeldbahnen des Ersten Weltkriegs in Lettland ist die MI 657 (ex HF 2305, Eßlingen 3887/1918), die auf einen Denkmalsockel im Bw Jelgava gehievt wurde. Die Aufnahme entstand im Mai 1993.



Letzte öffentliche Schmalspurbahn ist die Strecke Gulbene–Aluksne im Nordosten Lettlands. Tu 7A-3018 war am 18. Mai 1993 mit einem der vier dort noch täglich verkehrenden Reisezugpaare unterwegs.

betrieben. Täglich verkehren auf dieser nicht reizlosen Strecke vier Personenzugpaare, bespannt mit einer Tu 7A-Diesellok.
Auf der nur im Sommer aktiven „Schuleisenbahn" im Mezapark in Riga finden sich noch zwei Schmalspurdiesellok des älteren Typs Tu2.

Betrieb und Verkehr

Große Teile des Landes links der Düna und weite Küstenabschnitte wurden 1915 bis 1917 zur Versorgung der Front durch deutsche 600-mm-Heeresfeldbahnen erschlossen. Vielfach dienten sie noch jahrzehntelang dem zivilen Betrieb und wurden erst in den 60er Jahren eingestellt. Sechs deutsche Heeresfeldbahn-Vierkuppler erinnern als Denkmäler an diese Epoche.
Heute verfügt Lettland über das größte und verkehrsreichste der drei baltischen Bahnnetze. Rund 23.000 Eisenbahner betreiben ein Streckennetz von 2364 km in russischer Breitspur und 33 km Schmalspurbahn in 750 mm. 79,5 Millionen Reisende und 16 Millionen Tonnen Güter wurden 1991 befördert. Rund zwei Dutzend Fernreisezugpaare verbinden Riga mit Moskau, Petersburg, Charkow, Odessa, Kiew, Gorki, Gomel und natürlich Tallinn, Vilnius und Kaliningrad. Die 922 km lange Strecke Moskau–Riga über Welikije Luki, Rezekne und Krustpils legt der Nachtexpress N 1 mit sechs Zwischenhalten in 13 1/2 Stunden zurück.
Der Fernverkehr von Riga Richtung Weißrußland und Ukraine nimmt den Weg über Jelgava und durch Litauen via Schiauliai (Schaulen) und Vilnius. Das Nachtzugpaar Riga–Kaliningrad (Königsberg) verkehrt über Jelgava, Schiauliai, Taurage (Tauroggen), Sovjetsk (Tilsit) und Tschernjakowsk (Insterburg) und benutzt dabei die von deutschen Eisenbahnpionieren 1915/16 angelegte Kriegsbahn Tilsit–Laugszargen–Tauroggen–Schaulen. Im Verlauf dieser Strecke wird bei Lyduvenai das Dubissatal auf einem eindrucksvollen, 570 Meter langen und 42 Meter hohen Viadukt überquert. Als Behelfsbrücke hatte man dort zunächst ein Bauwerk aus 7 000 Kubikmeter Holz errichtet, das seinerzeit unter dem Namen Hindenburg-Brücke vielfach in Illustrierten und Fachbüchern abgebildet wurde.
Im Güterverkehr spielen die Durchfuhrstrecken zwischen den lettischen Häfen und der Grenze nach Rußland bzw. Weißrußland die bedeutendste Rolle.
Die seit Beginn der 50er Jahre vorangetriebene Elektrifizierung mit 3 kV Gleichspannung ist seit den 80er Jahren, als man ein gigantisches Metroprojekt mit Untertunnelung der Daugava in Erwägung zog, ins Stocken geraten. Elektrifiziert sind nur 271 km des Vorortnetzes von Riga, auf denen an Sonn- und Feiertagen im Sommer bis zu 300 Zugfahrten pro Tag stattfinden.

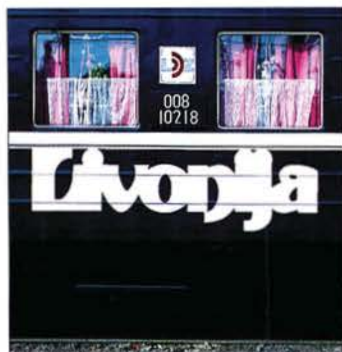
Triebfahrzeuge

Neben den z.T. schon betagten ER 1/2-Triebwagen auf dem elektrifizierten Nahverkehrsnetz der Hauptstadt werden regional vor allem DR 1-Triebwagen aus der



Das Emblem der Latvijas Dzelzceli (LDZ)

Rigaer Waggonfabrik und einige lokbespannte Züge eingesetzt. Ihre Fernzüge bespannt die LDZ mit TEP 60- und TEP 70-Diesellokomotiven aus der Produktion des sowjetischen Herstellers Kolomna. Im Güterverkehr dominieren die M 62 (entsprechen der Baureihe 220 der DR), in Einfach- oder Doppelsektion.
Im Bestand finden sich auch moderne Doppeldiesellok der Baureihen 2 TE 10 M und 2 TE 10 U sowie die klassischen TE 3, die aber fast ausschließlich „eingemottet" auf einem Abstellplatz als strategische Lokomotivreserve bei Rezekne stehen. Bis zur „Wende" 1991 wurden sie noch ➪



Das neue Erscheinungsbild der LDZ: Schlafwagen des Expresszuges Livonija (Livland). Riga , Mai 1993.

regelmäßig im nahegelegenen Diesellok-Ausbesserungswerk Daugavpils gewartet. Dieses AW ist nun für die Instandsetzung der Güterzugdiesellok sowjetischer Produktion aller baltischen Staaten zuständig, während Riga die Reisezugmaschinen ausbessert, Tapa in Estland die Rangierlok und Vilnius in Litauen die Fahrzeuge ungarischer Produktion. Den Rangierdienst bei der lettischen Bahn besorgen vor allem CS ME 3-Diesellok tschechischer Herkunft sowie TGM 3.

Mit der WL 26M-002 existiert, abgestellt im Bw Riga-Zasulauks, noch ein Sonderling: das wohl letzte Exemplar einer kleinen Serie von sechs elektrischen Speicherlokomotiven für das 3-kV-Gleichspannungsnetz in und um Riga. Diese Rangierlok sollten sowohl einzeln als auch in Mehrfachtraktion sowie gemeinsam mit einem „Boosteranhänger" (mit zusätzlichen Akkus) betrieben werden. Die zusätzliche Traktionsbatterie erhöhte die Anfahrzugkraft der Lok und erweiterte den Aktionsradius. Mit ähnlicher Technik waren auch einige ER 1-Triebwagen ausgestattet, um über die Endpunkte des elektrifizierten Netzes hinaus verkehren zu können. Beide Versuche sind auf dem Schrotthaufen der Eisenbahngeschichte gelandet.



Das Bahnbetriebswerk Rezekne mit Maschinen der Reihe L, die noch vor Sonderzügen eingesetzt werden können.

Dampflokomotiven

Bis weit in die 70er, z.T. bis in die 80er Jahre wurden im Güterverkehr der sowjetischen „Baltischen Eisenbahn" noch Dampflokomotiven vor allem der Reihen L (sowjetische 1E-Nachkriegskonstruktion) und TE (ex DR 52) eingesetzt. Sofern sie nicht als Betriebsreserve oder zu Heizzwecken Verwendung fanden, wurden sie in großen Stückzahlen als strategische Reserve der Roten Armee vorgehalten. Derartige Abstellplätze fanden sich in Jelgava, Jerike und Rezekne, so daß die LDZ heute noch offiziell 89 Maschinen der Reihe L und eine TE in ihrem Bestand führt.

☆

Entsprechend der Topografie des Landes stellen Streckenaufnahmen durchaus eine Herausforderung für den Eisenbahnfotografen dar. Etliche alte Bahnhofsgebäude, aber nur wenige Brücken haben die Zerstörungen zweier Weltkriege überdauert. Größere Brücken, wie die über die Daugava, gelten als strategische Objekte und werden noch heute bewacht. Die eindrucksvolle Bogenfachwerkbrücke in Riga läßt sich gleichwohl problemlos ablichten.

In Riga bietet eine Fußgängerbrücke am Vorortbahnhof Vagon Parks gute Einblicke und Fotomöglichkeiten in das Betriebswagenwerk für Fernzüge und Triebwagen, auch Wendeloks werden hier betankt. Vom Bahnhof Daugmale führt ebenfalls ein Fußgängersteg über das Betriebswerk Riga Rbf. Auch das Bw Zasulauks auf dem westlichen Dünaufer kann recht gut eingesehen werden.

Keineswegs sollte man eine Fahrt mit der Strandbahn (z.B. bis zur Station Majori) versäumen.

Restriktionen beim Fotografieren auf Bahnhöfen oder an der Strecke bestehen nicht. Die Bw in Riga, Jelgava und Rezekne können mit schriftlicher Genehmigung des Transportministeriums besucht werden. Adresse: Latvijas Republikas Satiksmes Ministrija, Brivibas iela 58, LV-1743 Riga (Schriftwechsel möglichst in Englisch).



Güterzug-Regelbespannung: 2 M 62-1208 des Bw Daugavpils passiert am 23. Mai 1993 Riga Vagon-Parks. Rechts im Bild der DR 1A-246, typischer Dieseltriebwagen für den Regionalverkehr.

Foto- und Reisetips

Riga hat beste Verkehrsverbindungen mit Westeuropa. Besonders schnell sind die Flugverbindungen ab Hamburg oder Berlin, besonders gemütlich ist die Anreise per Fähre ab Kiel (Pkw und Fahrräder können mitgenommen werden), besonders anstrengend die Eisenbahnfahrt mit einem Kurswagen des Petersburg-Express. In diesem Fall muß auch ein weißrussisches Transitvisum beschafft werden, während ansonsten das lettische ausreicht, auch für die baltischen Nachbarrepubliken. Als besten Reisemonat kann ich den Mai als meist sonnig und trocken empfehlen.

Das vitale Riga mit seiner gut erhaltenen Altstadt, frühen Jugendstilbauten, vielfältigen Unterkunftsmöglichkeiten und guter touristischer Infrastruktur ist sicher am besten geeignet, den Einstieg in den Bahnbetrieb des Baltikums zu finden.

Norbert Tempel

DREHSCHEIBE

Verbleib von Dampflokomotiven

Stand 1. Oktober 1993

Betriebs-nummer	Letzter Standort	Verbleib
38 1635	Uhrenwerk Weimar	8/93 Reste ++
41 1103	Stassfurt	Ets für 02 0201, 3/93 Reste ++
41 1303	Berlin-Schöneweide	7/93 ++
41 1150	Stassfurt	verk nach Nördlingen
44 1152	Leipzig-Wahren	4/93 ++
44 2398	Leipzig-Wahren	6/93 ++
44 2940	Leipzig-Wahren	4/93 ++
50 3517	Güstrow	verk an Privat, Berlin
50 3520	Stassfurt	verk an Privat, Stassf.
50 3525	Güstrow	2/93 ++
50 3535	Salzwedel	ab 4/93 Stassfurt
50 3538	Güstrow	7/93 ++
50 3540	Dresden	verk nach Tuttlingen
50 3552	Stassfurt	verk nach Tuttlingen
50 3624	Wittenberge	verk an Privat, Berlin
50 3626	Stassfurt	verk an Privat, Stassf.
50 3645	Wittenberge	verk an Privat, Berlin
50 3681	Stassfurt	verk an VSM Niederlande
50 3685	Wittenberge	verk an Privat, Berlin
50 3705	Stassfurt	verk an Privat, Stassf.
50 3700	Stassfurt	verk an Privat, Berlin
52 8001	Angermünde	verk an Privat, Oebisf.
52 8026	Raw Quedlinburg	verk an Privat, Oebisf.
52 8039	Zeitz	verk an Werrabahn
52 8041	Wittenberg	verk an Eb-Freunde Wittenberg
52 8042	Wustermark	verk an Royal-Gastst.
52 8060	Halle G	verk nach Celle
52 8068	Wustermark	verk an Royal-Gastst.
52 8115	Cottbus	verk Laus.Dampfclub
52 8118	Berlin-Schöneweide	verk nach Celle
52 8129	Berlin-Schöneweide	verk nach Celle
52 8156	Stassfurt	verk nach Celle
52 8157	Zittau	9/93 ++
52 8174	Falkenberg	verk nach Celle
86 1333	Chemnitz	verk an Royal-Gastst.
E 44 137	Rostock	verk nach Celle
E 94 059	Zeitz	verk an ICE Werrabahn
E 94 089	Halle P	2/93 ++
E 94 106	Engelsdorf	verk nach Celle
E 94 115	Engelsdorf	Ets Raw Dessau, Reste ++

++ = verschrottet; Ets = Ersatzteilspender

verk = verkauft

Steffen Klosek, Erfurt



Ans Kabel geklammert

Seit 1873 fahren in San Francisco „Cable cars“. In der Straße bewegen sich in Kanälen Kabel, von einer zentralen Stelle angetrieben. Der Fahrer im Kabelwagen klammert über einen Griff das Fahrzeug an das Kabel an, so daß der Wagen mitgezogen wird. In der kalifornischen Stadt sind die letzten Kabelbahnen der Welt seit 1964 unter Denkmalschutz gestellt, sie verkehren noch auf drei Linien. Das Bild zeigt ein Cable car auf der PH-Linie am Union Square in San Francisco.

Reiner Preuß, Berlin



Allen Farbkonzepten zum Trotz

Was wäre die Regel ohne die Ausnahme? Ein langweiliges Einerlei und für den Modellbahner der Vorwurf des Regelverstoßes, wenn er sich in seinen Zuggarnituren einmal vergreift. So aber bietet das Vorbild immer wieder lockere Abwechslung. Dem Vernehmen nach soll die Bundesbahn aus Kostengründen noch höhere Restbestände an Farben aufbrauchen. Dagegen ist nichts zu sagen. Böse wäre es hingegen, wenn aus Vorschriftensturheit die Farbe vernichtet, die Umwelt belastet und der Steuerzahler mit den Kosten geleimt würde.

Foto: SCRITTI, 6. Okt. 1993, Ulm



Neue Fahrzeuge in Nürnberg

Die sächsische Schmalspurlokomotive 099 712, ex DR 99 606, wurde am 16. November im Verkehrsmuseum Nürnberg als Neuerwerbung vorgestellt. Noch vor Monaten dampfte sie auf der Strecke Freital-Hainsberg - Kurort Kipsdorf.

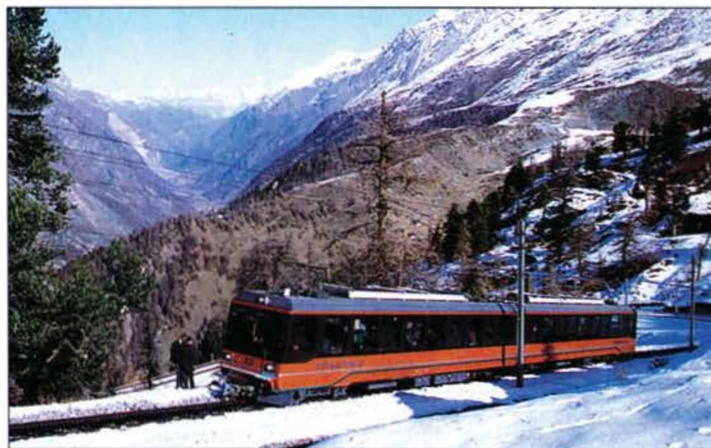
Der älteste noch erhaltene U-Bahn-Wagen Deutschlands, 1913 in Wismar gebaut, der auf den Berliner Kleinprofilstrecken eingesetzt war, steht jetzt ebenfalls in Nürnberg. Ihn umgibt das Ambiente einer Bahnsteigszene auf dem Bahnhof Wittenbergplatz.

Vor dem U-Bahnwagen wurde als Dauerleihgabe des Verkehrsmuseums Dresden ein zweiachsiger I./II.-Klasse-Personenwagen der Königlich Württembergischen Eisenbahn von 1868 aufgestellt. Er war in einem Bauzug in Cottbus entdeckt und ist im Raw Potsdam vorbildlich restauriert worden.

Neu sind auch zwei Postwagen, ein Dreiachser aus dem Jahre 1926 mit Oberlichtfenstern und originaler Inneneinrichtung, und ein zweiter aus dem Jahre 1937.

Schließlich startete am 16. November Günter Schwerin, Geschäftsführer des Museums, die rollende 78 510. Die von der Firma Siemens gestiftete Rollanlage setzt das Triebwerk in langsame Bewegung, wobei die Arbeitsweise der Heusinger-Steuerung betrachtet werden kann.

Erich Preuß, Berlin



Mit mehr Tempo zum Gornergrat

Vier neue Doppeltriebwagen Bhe 4/8 fahren neuerdings von Zermatt (1604 m NN) zum 3089 m hohen Gornergrat. Die Fahrzeuge sind nicht nur komfortabel - zum Beispiel verhindert eine Klimaanlage das Beschlagen der Scheiben - sondern auch schnell. Bergwärts dürfen und können sie auf der 200-o/oo-Strecke 28 km/h fahren, während talwärts außerhalb der 200-‰-Neigung lediglich 21 km/h erlaubt sind.

Die Züge verkehren im 24-Minuten-Takt. Der Wettbewerb mit den schnellen Seilbahnen zwang die Bahn zu dieser Investition. Dafür mußten fünf neue Transformatorenstationen gebaut, in Zermatt und Findelenbach die Bahnsteige verlängert und zum Abstellen der Fahrzeuge in Zermatt ein Tunnel von 124 Meter Länge getrieben werden.

Erich Preuß, Berlin

NACHRICHTEN

■ Zum ersten Mal seit 1948 gibt es für 1994 keinen DB-Kalender, weil unsicher war, ob die Bahnreform ab 1. Januar wirksam würde. Davon hing u.a. die Einführung des neuen Unternehmenssymbols ab.

Den Eisenbahnkalender gab die DRG 1927 zum ersten Mal heraus. 1943 erschien die letzte Kriegsausgabe, danach gab es ihn wieder ab 1949.

rrr

■ Ein Drehgestell mit radial einstellbaren Radsätzen hat die AEG Hennigsdorf für die Berliner S-Bahn entwickelt. Zur Zeit läuft ein Wagen mit zwei dieser Drehgestelle Probe. Die Auslegung ist auf die in Berlin besonders häufigen Bogen mit 350 m Radius abgestimmt.

Starr gelagerte, parallel laufende Radsätze zwängen sich unter Quietschen und mit entsprechendem Verschleiß durch Gleisbogen. Die Lagergehäuse der selbstlenkenden Radsätze liegen in Gummielementen, die beiden Radsätzen in gewissen Grenzen erlauben, sich auf den Bogenverlauf einzustellen. Die Laufstabilität wird bei den im Nahverkehrsbereich üblichen Geschwindigkeiten bis 120 km/h nicht beeinträchtigt.

rrr

■ Die bisherigen Verhandlungen der NS mit der belgischen Regierung, im Zuge der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Brüssel–Amsterdam den Abschnitt Antwerpen–niederländische Grenze der holländischen Neubaustrecke mit 300 km/h anzupassen, führten zu keinem Ergebnis. Da inzwischen für Baugenehmigungen auf flämischem Gebiet nicht mehr die belgische, sondern die flämische Regierung zuständig ist, wird mit ihr neu verhandelt. Weil die Flamen an einer Vertiefung der Schelde interessiert sind, um den Zugang zu den Häfen von Antwerpen zu erleichtern, hofft die holländische Seite auf ein Entgegenkommen.

Broers

■ Die Chinareise des Bundeskanzlers bescherte der Waggonbau Ammendorf GmbH einen 165-Millionen-Mark-Auftrag: Von 1994 bis 1996 wird das Werk 50 Reisezugwagen und 150 Wagenbaugruppen ins Reich der Mitte liefern. Verhandelt wird noch über 300 Kühlwagen aus Dessau.

In Ammendorf stehen 1994 100 Reisezugwagen für Kasachstan und 27 für Ungarn auf dem Programm. Für weitere 380 Wagen fehlt noch die Hermes-Bürgschaft. 1996 sollen die Waggonbaubetriebe Ammendorf und Bautzen 120 Straßenbahnen für Halle (Saale) produzieren.

Weidelich

Prüftrafo für Reisezugwagenheizung

Auf 2 kV setzt die E 04 11 für das Bww Erfurt die 15-kV-Fahrleitungsspannung herunter, damit in der Werkstatt die elektrische Reisezugwagenheizung geprüft werden kann. Von den zwischen 1932 und 1935 bei der AEG gebauten 23 1'Co1'-Maschinen gibt es außer der 11 noch die 01, 02, 05, 06, 07 und die 20. Die E 04 11 war in Bayern tätig, bis sie 1943 zur Reparatur bei der AEG in Velten bei Berlin abgestellt wurde und so dem Schicksal als Reparationsgut entging. 1959 wurde sie aufgearbeitet und war dann in Magdeburg beheimatet. Seit 1977 dient sie dem Bww Erfurt und wird dort 1996 der ICE-Strecke weichen müssen.



Marco Meinhardt, Weißenfels



Schmalspurig in den Himalaja

Nach verheerenden Überschwemmungen im unteren Abschnitt fährt die berühmte indische 610-mm-Gebirgsbahn am Fuße des Himalaja wieder auf ihrer gesamten 87 km langen Strecke von New Jalpaiguri bis Darjeeling.
Die 1880 als Dampfstraßenbahn zunächst von Siliguri nach Darjeeling in Betrieb genommene Verbindung war die erste Bergbahn Indiens. Sie überwindet 2238 m Höhenunterschied mit 2438 m über NN als höchstem Punkt. Die Neigungen liegen bei 25, die stärkste bei 53 o/oo. Für die 87 km benötigen die aus zwei Wagen zweiter und einem Wagen erster Klasse bestehenden Züge 8,5 Stunden Fahrzeit.
Die Lokomotiven (Bild) sind zweiachsige Satteltankmaschinen aus Glasgow (Baujahre 1899 und 1913). Zum Lokpersonal gehören zwei „Sandmänner", die vorn auf der Maschine sitzen und bei Bedarf Sand auf die Schienen streuen. Tip für Reiselustige: Die Temperaturunterschiede zwischen Anfangs- und Endpunkt der Strecke sind enorm!

Kilian Kindelberger, Potsdam
Foto: Heiko Kempa



Für die Waldeisenbahn

Einen Neuzugang verzeichnete die Muskauer Waldeisenbahn im Oktober. Per Tieflader lieferte die Firma Technische Geräte/Interlok Münster-Pila die dreiachsige Dampflok LAS (Chzanow Fabriknummer 1982, Baujahr 1949) an. Sie war als Nr. 12 bis Mitte der 80er Jahre bei der Zuckerfabrik Lesmierz gelaufen. Es ist vorgesehen, die Maschine wieder fahrfähig herzurichten.
Die Baureihe LAS ist die dreiachsige Version der Henschel-Zweiachser vom Typ RIESA und wurde während des Krieges für die zentralpolnischen Waldbahnen gebaut. F. Schmidtendorf, Münster

Reise ins klassische Altertum



Lust auf eine Sommerreise macht die Nachricht, daß die in Argos von der meterspurigen Peloponnes-Bahn Korinth - Kalamata abzweigende 11 km lange Stichbahn nach Nauplia wieder in Betrieb ist. Die Verbindung wird sechsmal täglich befahren, davon zwei Zugpaare durchgehend bis Athen–Piräus.
Eingesetzt sind dreiteilige klimatisierte Dieseltriebwagen. Der Prototyp dieser Meterspurzüge wurde bei der MAN in Nürnberg gebaut (Bild), die übrigen mit deutschem Know-how in Piräus. rrr

NACHRICHTEN

■ Die Usedomer Bäderbahn wird voraussichtlich 1994 von Seebad Ahlbeck auf der alten Trasse bis zur Grenze vor Swinemünde für 3 Millionen Mark um 2,7 Kilometer verlängert und erhält Busanschluß in Richtung Swinemünde. Ein Weiterbau bis Swinemünde (2,5 km) ist denkbar.
Fraglich dagegen scheint der Anschluß Usedom–Karnin–Ducherow, zumindest was die Hubbrücke betrifft. Offensichtlich werden einer Brücke bei Wolgast größere Chancen gegeben. Nußbaum

■ Das stark unter Kostendruck geratene Vorhaben „Bahn 2000"der Schweiz soll mit einer neuen Philosophie gerettet werden. „Bahn 2000" sieht vor, daß die Züge aus allen Richtungen in den Knotenpunkten jeweils kurz vor der vollen Stunde ankommen und zur vollen Stunde wieder abfahren.
Um die Fahrzeiten zwischen den Knoten überall unter eine Stunde zu drücken, sind zahlreiche Tunnel- und Streckenneu- bzw. -umbauten erforderlich. Immer neue Forderungen haben die Kosten so anschwellen lassen, das Verkehrsminister Adolf Ogi die Notbremse zog und einen Teil der Vorhaben strich. Statt dessen soll nun die kürzere Fahrzeit mit italienischen Pendolino-Neigezügen und eine höhere Beförderungskapazität mit InterCity-Doppelstockwagen erreicht werden.
Die erste Ausbaustufe von „Bahn 2000" soll 2005 betriebsbereit sein. rrr

■ Der 60 Kilometer lange Brenner-Basistunnel zwischen Nord- und Südtirol wird wahrscheinlich nicht gebaut. Die ursprünglich mit 7 Milliarden Mark veranschlagten Kosten sind auf 15 bis 30 Milliarden angewachsen; preistreibend sind vor allem zusätzliche Sicherheitsforderungen. Ferner rechnet man nicht mit einer wirtschaftlichen Auslastung, da der schwere Straßenfernverkehr ohne staatliche Einschränkungen nicht freiwillig auf die Bahn übergehen wird. MEB

■ Im Ballungsraum Hannover wird ein 226 km langes S-Bahn-Netz mit fünf Linien aufgebaut. Es soll bis zur Weltausstellung EXPO 2000 fertiggestellt sein. Die Baumaßnahmen erfordern Investitionen in Höhe von etwa 1 Milliarde Mark. Als Fahrzeugpark beabsichtigt die Bundesbahn, die Baureihe ET 426 für eine Bahnsteighöhe von 760 mm zu entwickeln. Für eine Einheit von 68 m (Kurzzug) sind 200 Sitz- und 300 Stehplätze vorgesehen. Bis 2000 sollen 44 Kurzzüge dieser neuen Baureihe beschafft werden. MEB



Umweltfreundliche Akkulok

Für Bereiche, in denen Diesellokomotiven nicht eingesetzt werden können, wie in Werkhallen oder nachts auf Bahnhöfen in Wohngebieten, hat CKD Prag eine leistungsfähige akkugespeiste Ellok entwickelt.
Das Fahrzeug mit der Achsanordnung Bo leistet 115 kW, wiegt 40 t, entwickelt 103 kN Anfahr- und 42 kN Dauerzugkraft, schafft 60 km/ und kann 60-m-Bogen befahren. Die Lok hat acht Varta-Batterien zu je 80 Volt; bei 640 Volt Gesamtspannung stehen 300 Amperestunden zur Verfügung, die leer etwa 200 km und mit 600 bis 800 t Last etwa 50 km weit reichen. Die mikroprozessorgesteuerten Gleichstromfahrmotoren gewinnen in Bremsstellung Batterienergie zurück.
Ein Probeeinsatz bei der DB wird nicht ausgeschlossen.

rrr

28 Lazarettwagen



Aus Beständen des Bundesvermögens offerierte die bundeseigene Verwertungsgesellschaft VEBEG im Sommer 28 Lazarettwagen.
22 Wagen erwarb ein Schrotthändler im Kreis Aachen, der die Fahrzeuge direkt verschrottete. Zwei Wagen gingen an eine Baufirma in Berlin, zwei weitere an einen Interessenten aus Adenau (Eifel), ein Wagen an das Rheinische Industriebahn-Museum in Köln und ein Wagen an die Initiative Kleinbahn Beuel-Großenbusch in Bonn.
Gebaut wurden die Fahrzeuge bei Linke-Hoffmann-Busch in Salzgitter. Als „US-Großraumschlafwagen" lieferte das Unternehmen 1952 die ersten 20 und 1953 weitere 41 Wagen an das „US-Transportations Corps". Erster Heimatbahnhof war Mannheim-Rheinau, später Landstuhl (Pfalz). 1974 gingen 32 Wagen an die britische Rheinarmee, die restlichen Fahrzeuge wurden vermutlich verkauft. Von diesen Fahrzeugen erlebte eines einen Umbau zum Meßzugsteuerwagen beim BZA München; er stand 1987 ausgemustert im AW Limburg. Drei weitere Wagen erwarb 1974 die Preußen Elektra für Bauzwecke.

Jörg Seidel, Köln



Der erste von achtundsiebzig

Am 15. Oktober nahm die Bremer Straßenbahn AG die erste von 78 Niederflur-Gelenkstraßenbahnen in Betrieb. Die vierteiligen Züge vom Typ GT 8 N haben eine Gesamtlänge von 35 800 mm, wiegen leer 36,5 t, bieten 85 Sitz- und 123 Stehplätze und kommen mit 84 kW auf 70 km/h. Die Einstieghöhe beträgt durchgehend 300 mm über SO (Bild).
Die Bahnen sind eine Entwicklung von AEG Nürnberg und Kiepe Elektrik Düsseldorf.
Bis 1996 sollen 78 Züge für 332 Millionen DM beschafft werden.

Klaus-Dieter Thuy, Bremen

Big Mäc im Mc Train



Seit 26. September verkehren in den IC 724/725 zwischen Hamburg und Bertesgaden zu Testzwecken für zwei Jahre zwei Mc-Train-Wagen. Neben Hamburger bieten sie als Speisewagen Platz zum Frühstück sowie zum Mittagessen. In der 1. Klasse kann man sich am Platz bedienen lassen; die 2. Klasse versorgt eine mobile Minibar mit warmen und kalten Speisen und Getränken.
Die beiden Speisewagen (Bild) wurden für 2 Millionen Mark aus DB-Wagen umgebaut. Sie sind vollklimatisiert, bieten 27 Sitz- und 8 Stehplätze und sind für 200 km/h zugelassen.

Fred Hafner, Berlin

NACHRICHTEN

■ Nachdem die Lufthansa vor wenigen Monaten den Airport-Express aufs Abstellgleis geschoben hat, weil die Finanzierung der anstehenden Hauptuntersuchung des ET 403 mit der DB nicht geklärt werden konnte, hat sie zum Jahreswechsel auch den Check-in im Münchener Hauptbahnhof geschlossen. Ferner trägt sie sich mit dem Gedanken, von ihr als „schlicht unwirtschaftlich" bezeichnete innerdeutsche Fluglinien, wie Frankfurt–Hannover, einzustellen und auf die Schnellstrecken der Bahn zu verlagern. rrr

■ Kaum beachtet von der Öffentlichkeit ist Ende September 1993 der durchgehende Eisenbahnverkehr von Deutschland durch Jugoslavien nach Griechenland und in die Türkei eingestellt worden. Den Hintergrund bildet das UN-Embargo gegen Jugoslavien. Nicht daran halten sich Österreich und Ungarn: Ab Wien besteht weiterhin eine Verbindung, ab Budapest kommt eine neue hinzu. MEB

■ Die belgische SNCB hat einen Kühlcontainerzug von Antwerpen nach Moskau gefahren. In Moskau wurden die 40 20-Fuß-Container neu beladen und nach Jakutsk (Ferner Osten) weiterbefördert. Kühlcontainer waren bei den sowjetischen Eisenbahnen nicht üblich, sondern wegen der langen Transportwege und -zeiten Kühlmaschinenwagen. Da die Container nur eine 60-Stunden-Energieautonomie aufweisen, mußten in den Zug Generatorwagen eingestellt werden. Der Test wird von der EG mit 600 000 DM gestützt. MEB

■ „Fragen kostet nichts" gilt seit dem 1. November in der Schweiz nur noch bedingt. In St. Gallen, Biel, Bern und Luzern hat die SBB unter einheitlicher Rufnummer 157 33 33 ihren neuen "Rail-Service" für Auskunft und Platzkartenbestellung in Betrieb genommen, der außer der Telefongebühr 1.40 Franken pro Minute kostet! Bis 1995 sollen in der ganzen Schweiz Bestellungen bei der Bahn taxpflichtig werden. rrr

■ In der Verbindung Köln–Brüssel–London läuft die Fähre von Oostende seit Jahreswechsel nicht mehr Dover an, sondern das nördlicher gelegene Ramsgate, wo keine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen Schiff und Zug besteht. Auch durch die Niederlande gibt es keine durchgehende Verbindung Köln–Hoek van Holland mehr: Die Fährschiffe nach Harwich können nur mit Umsteigen in Rotterdam erreicht werden. rrr



Silberlinge demnächst als Reko-Wagen

Die als Silberlinge bekannten Nahverkehrswagen der DB werden in den kommenden Jahren umgebaut. Die „Partner für Fahrzeugausstattungen GmbH" in Weiden wird bis Sommer 1994 zunächst 95 Wagen zum Stückpreis von 400 000 Mark modernisieren (Bild). Danach stehen insgesamt 3 000 dieser 20 bis 30 Jahre alten Wagen zur Verjüngungskur an. Der Neubau solcher Wagen würde 800 000 Mark kosten. Sie als Reko- oder als Mod-Wagen zu bezeichnen ist allerdings nicht vorgesehen. MEB

Personennahverkehr in New York



Die Metro-North Commuter Railroad koordiniert den gesamten öffentlichen PNV New Yorks sowie der angrenzenden Staaten New York und Connecticut. Auf fünf Linien mit 545 km Länge und 116 Stationen werden täglich 220 000 Fahrgäste befördert. Zentralbahnhof ist Grand Central Terminal in Manhattan. Von hier gehen drei mit 650 V Gleichspannung (Stromschiene) elektrifizierte Strecken aus, darunter die New Haven Line, die jedoch von Mount Vernon an unter 12,5 kV/60 Hz Fahrdrahtspannung steht. Unser Bild zeigt einen auf dieser Strecke verkehrenden Zweisystemzug. Er ist je Achse mit 107 kW angetrieben, erreicht 160 km/h, hat 26 m Wagenlänge und ist klimatisiert. Die Widerstände für den Gleichspannungsbetrieb befinden sich auf dem Dach, die Transformatoren für den Wechselspannungsbetrieb unter dem Wagenfußboden.

A. Pokorny, Prag

Baureihe 128 ab Sommer 1994

Die modular aufgebaute Baureihe 128, beim Entwickler und Hersteller AEG Hennigsdorf noch als 12X geführt (Bild), soll mit dem Erprobungsmuster 128 001-5 im Sommer 1994 erstmals ausgeliefert werden.
Das modulare Konzept der Neuentwicklung umfasst eine ganze Familie, aus der sich durch Variationen der Baugruppen Hochleistungslokomotiven, Triebköpfe, Triebwagen und leichte Streckenlokomotiven ableiten lassen, ohne die Grundkonstruktion ändern zu müssen.



Die Hennigsdorfer AEG-Konstruktion ist für 6.400 kW Dauerleistung und 250 km/h ausgelegt. Die 19.500 mm lange Bo'Bo' mit 300 kN Anfahrzugkraft erhält Drehstromfahrmotoren, wassergekühlte Stromrichter und eine leistungsfähige Kraftschlußregelung unter Verwendung eines 32-bit-Rechners, um den Haftwert zwischen Rad und Schiene für das zügige Anfahren optimal nutzen zu können.
Fahrmotor und Getriebe sind als komplexer Antrieb neu entwickelt worden, strömungsgünstigere Gitter sollen den Lärm der Lüfter spürbar herabsetzen, vorgestellte Windleisten an den Stirnseiten den Luftwiderstandsbeiwert günstig beeinflussen und wasserlösliche Lacke für den Anstrich die Umweltbelastung senken. rrr



Elektrisch in Richtung Harz

Nach 20jähriger Planung wurde im Herbst in Nordhausen die Straßenbahnlinie ins Neubaugebiet Ost in Betrieb genommen. Eingesetzt sind ex-Stuttgarter GT 4 (Bild; Hersteller: Maschinenfabrik Esslingen).
Am Rande der Feierlichkeiten wurde bekannt, daß Stadt, Kreis und Land nun eine Elektrifizierung der Harzer Schmalspurbahn-Strecke von Nordhausen bis Ilfeld bei Verknüpfung mit dem Nordhäuser Straßenbahnnetz planen.

Jörg Seidel, Köln

NACHRICHTEN

■ Bereits am 11./12. September 1993 fand im slovakischen Bratislava das 145jährige Bestehen der Bahnverbindung Wien–Brünn statt. Zur großen Fahrzeugausstellung mit österreichischen, ungarischen, tschechischen und slovakiscvhen Lokomotiven historischer und moderner Bauart waren 10.000 Eisenbahnfreunde aus den vier beteiligten Ländern zusammengekommen. Selecky

■ Durch die geplante Aufspaltung von British Rail in 25 regionale Einheiten entstehen zusätzliche Kosten, die den Fahrpreis um etwa 10 Prozent in die Höhe treiben. Unabhängig davon stehen für 1994 5 Prozent höhere Fahrpreise in Aussicht. MEB

■ Spanien beginnt den Bau seiner zweiten Hochgeschwindigkeitsstrecke. Nach Madrid - Sevilla sollen nun Madrid und Barcelona von derzeit 6,5 auf 2,5 Stunden ab 2001 nähergerückt werden. Für Planung und Bau sind umgerechnet 7,5 Milliarden Mark vorgesehen, die von den Regionen und privaten Investoren aufgebracht werden sollen. MEB

■ Frankreich hat den Bau zweier neuer Hochgeschwindigkeitstrassen von Paris nach Straßburg (TGV Est, Inbetriebnahme 2000) und zum Mittelmeer (Betriebsaufnahme 1999) beschlossen. Die Fahrzeit für den TGV Nord von Paris nach Lille beträgt nur noch eine Stunde. Er ist der Zubringer für den Kanaltunnel. MEB

■ Im Ballungsraum Hannover wird ein 226 km langes S-Bahn-Netz mit fünf Linien aufgebaut. Es soll bis zur Weltausstellung EXPO 2000 fertiggestellt sein. Die Baumaßnahmen erfordern Investitionen in Höhe von etwa 1 Milliarde Mark. Als Fahrzeugpark beabsichtigt die Bundesbahn, die Baureihe ET 426 für eine Bahnsteighöhe von 760 mm zu entwickeln. Für eine Einheit von 68 m (Kurzzug) sind 200 Sitz- und 300 Stehplätze vorgesehen. Bis 2000 sollen 44 Kurzzüge dieser neuen Baureihe beschafft werden. MEB

■ Die in eine Aktiengesellschaft umgewandelten ehemaligen Italienischen Staatsbahnen (FS) haben mit dem WorldWide Found for Nature und anderen Umweltgruppen eine landesweite Unterschriftenaktion gestartet, um vom Parlament umgerechnet 5 Milliarden DM zu erhalten. Damit soll der Regionalverkehr finanziert werden. Andernfalls sehen sich die Bahnen gezwungen, zum Sommer 1994 über 2000 km Nebenstrecken stillzulegen. SCRITTI

Waldbahnwinterurlaub

Man hatte uns vorgewarnt: „Langweiliges Einerlei auf deutschen Schienen, noch bekräftigt durch die neue Farbgebung." Doch dem, der nicht allein den Fahrzeugpark für die Eisenbahn als Ganzes hält, erschließen die Strecken des Bayerischen Waldes manche ungeahnte Freude.

Die Reise ab Berlin beginnt zünftig per Bahn. Regensburg: Umsteigen in den Zug nach Passau, und dann Ankunft in Platting – die „Waldbahn" ist erreicht. Die Fahrt „unterm Draht" endet hier. Der Zug in Richtung Bayerisch Eisenstein ist mit einer Lokomotive der Baureihe 218 vom Bw Regensburg bespannt. Neben der Baureihe 211 vom Bw Hof übernehmen 218er alle Planleistungen auf dieser Strecke.

Über Deggendorf geht es zunächst nach Gotteszell. Noch so weites (unerlaubtes) Hinauslehnen nützt nichts – ein Zug der Regentalbahn-Gesellschaft, die ab hier ihre Strecke nach Blaibach betreibt, ist weit und breit nicht auszumachen. Auf kurvenreicher Fahrt rollt unser Zug gen Regen, bevor Zwiesel, bekannter Wintersportort und unser vorläufiges Ziel, erreicht wird. Inzwischen ist es zu dunkel, um noch den Bahnhof zu besichtigen. Aber am Fahrkartenschalter gibt es eine Broschüre des Bayerischen Localbahn-Vereins mit der Geschichte der „Waldbahn". Schon beim flüchtigen Durchblättern drängt sich die Frage auf, ob eine Woche reichen wird, um die Bahn näher kennenzulernen.

Geschichte

Die Bestrebungen, eine Eisenbahnverbindung zwischen Landau und Pilsen herzustellen, führten 1873 zu einem Staatsvertrag zwischen dem Königreich Bayern und Österreich-Ungarn. Der Bahnbau begann 1874. Als der erste Zug am 20. Oktober 1877 von Platting nach Ludwigsthal fuhr, begann auch der Eisenbahnbetrieb zwischen Neuern (heute Nyrsko) und Eisenstein (seit 1945 Bayerisch Eisenstein) Die letzte Lücke zwischen Ludwigsthal und Eisenstein schloß man vier Wochen darauf.

Später wurde der Bayerische Wald durch die Strecke Zwiesel–Grafenau auch in der Fläche erschlossen. Die jüngste Streckeneröffnung (Zwiesel–Bodenmais) datiert vom 3. September 1928.



Nach der Betriebsruhe am Sonnabend und am Sonntag wird die Strecke nach Bodenmais vom Wochenendschnee beräumt.

Über die Grenze in Eisenstein gab es bis zum ersten Weltkrieg einen bescheidenen Reiseverkehr. Von 1939 bis 1945, als die Strecke bis Neuern zum Deutschen Reich gehörte, fuhr sogar ein durchgehender Personenzug von Plattling über Eisenstein dorthin. Nach dem Krieg kam es vereinzelt zu Leerwagenzugfahrten von der tschechischen Seite. 1953 wurde die Grenze geschlossen.

Der Güterverkehr auf der „Waldbahn" blieb aufgrund des schwierigen Streckenprofils stets noch hinter den spärlichen Reiseverkehrsleistungen zurück.

Entdeckungsreise

Am nächsten Tag erleben wir einen herrlichen Wintermorgen. Das Thermometer zeigt minus sieben Grad, doch die Sonne läßt das völlig vergessen.

Der Bahnhof Zwiesel strahlt eine wohltuende Ruhe aus. Die Strekken nach Grafenau und Bodenmais haben ihre eigenen Bahnsteige. Der Personenverkehr wird mit Wendezügen aus Silberlingen oder oceanblau-creme-farbenen Nahverkehrswagen und mit Lokomotiven der Baureihe 211 bespannt. Am Wochende ruht der Betrieb nach Grafenau und Bo-

denmais. Schneit es in dieser Zeit, ist die Strecke kaum auszumachen. Dann muß erst der Schneepflug seine Arbeit leisten. Bei späteren Fahrten nach Frauenau (Strecke nach Grafenau) und Langdorf (Strecke nach Bodenmais) erfahren wir im fast leeren Zug vom Begleiter, daß 1991 eine Stillegung drohte, die aber abgewendet wurde, da die Regental Bahnbetriebs-GmbH die Betriebsführung übernahm.



Bahnhof Zwiesel. Von hier geht's nach Platting, Bodenmais,Grafenau, Eisenstein.

Zurück zum Bahnhof Zwiesel. Links am Güterschuppen stehen einige Güterwagen, auf der anderen Seite befinden sich blau lackierte Wagen eines Bauzuges – zwei- und dreiachsige Umbauwagen. Am nördlichen Bahnhofsende wartet die 332 052 auf den nächsten Einsatz. Sie übernahm Rangieraufgaben in Zwiesel und den Bedarfsgüterverkehr nach Bayerisch Eisenstein. Noch rot lackiert mit schmalen Zierstreifen zeigt sich die 211 024, und an der Rampe steht, wir wollen es kaum glauben, ein Altbau-Heizkesselwagen, der einstmals die Wärme für Schnellzüge lieferte. Dann ist Dieseldröhnen zu vernehmen, und als die altrote 218 198 mit einem Silberling und einem längst tot geglaubten vierachsigen Umbauwagen BD 4yge einfährt, erinnern wir uns an die Eingangsprognose: Von wegen Eintönigkeit!



Im Hintergrund – kaum zu glauben – ein Altbau-Heizkesselwagen.



Die tschechische Seite des Empfangsgebäudes von Bayerisch Eisenstein.



Sachlich – Empfangsgebäude; umgangsprachlich – Bahnhof; bayerisch – s' Bahnhäusl: Haltepunkt Langdorf.

Quer über den Bahnsteig

Zufrieden besteigen wir den Zug in Richtung Bayerisch Eisenstein. Hier fühlen wir Berliner uns sofort heimisch. Das liegt weniger an den Auspuffgasen von zwei 218ern. Vielmehr ist es der grob geschichtete Rest einer Mauer, der den Hausbahnsteig in Ost und West teilt. Dieses Kuriosium des geteilten Bahnhofs entstand bereits 1877 durch einen Staatsvertrag zwischen Bayern und Österreich-Ungarn. Rechts und links der quer durch das Empfangsgebäude verlaufenden Grenze befanden sich die Zollabfertigungen. Und jede Bahngesellschaft hatte ihre eigenen Lokbehandlungsanlagen. Doch man kam nachbarlich-freundlich miteinander aus. Bis, wie bereits erwähnt, 1953 der letzte Zug von der tschechischen Seite Bayerisch Eisenstein passiert hatte und die Grenze hermetisch verriegelt wurde.

Davon sieht man heute nichts mehr. Wir überschreiten auf dem Bahnsteig die „Landesgrenze“ (so zu lesen auf einem Schild) und stehen vor dem Empfangsgebäude auf tschechischer Seite, das lange Zeit keinen Reisenden sah. Die CSD-Züge endeten im Haltepunkt Zelezna Ruda (Markt Eisenstein). Um ein in der abgesperrten Sicherheitszone gelegenes Sägewerk zu bedienen, mußte ein verschließbares Tor passiert werden. Wie vertraut das noch klingt...



Bayerisch Eisenstein ist wieder Grenzstation. Schon historisch ist die Bezeichnung Ceskoslovenske Statni Drahy, denn die gibt es nicht mehr.

An einer Brücke hinter der Grenze künden Gerüste von Instandsetzungsarbeiten. Was wir einst nur wünschen und hoffen konnten, ist auch hier Wirklichkeit geworden und gehört zur Normalität: Seit dem 2. Juni 1991 fahren die tschechischen Züge wieder bis Bayerisch Eisenstein.

Fazit

Wenige Kilometer Bundesbahn im Bayerischen Wald bieten soviel Sehenswertes, daß die üblichen Winterurlaubsfreuden beinahe zu kurz kommen. Lutz Neve

Kohle – Dampf kein Feuer

Die Geschichte erlebte ich als blutjunger Heizer auf der Nebenstrecke von Bleicherode nach Zwinge. Vor dem Krieg hatte die Strecke bis Herzberg geführt, aber seit der Grenzziehung 1945 war Zwinge Wendebahnhof: Die Personenzüge hierher waren immer acht Wagen lang, denn in Zwinge konnte niemand seinen Lebensunterhalt verdienen. Man ging ins Kali nach Bleicherode oder nach Nordhausen arbeiten.

Im Mai 1972 wurde der landschaftlich schönste Abschnitt dieser Strecke von Bischofferode bis Zwinge stillgelegt. Der Grund ist wohl nicht allein die Grenznähe gewesen, sondern auch die schwierige Unterhaltung, zumal des 200 m langen Tunnels vor Weißenborn. Und dann waren da noch die allwinterlichen Schneeverwehungen.

Einer der mächtigen Schneestürme tobte im Harzvorland in der Nacht vom 7. zum 8. Dezember 1969 und nahm in den Höhenlagen orkanartige Formen an. Er brach Bäume und Telefonmasten wie Streichhölzer. Die sonst so weichen Schneeflocken zerstachen das Gesicht wie Stecknadeln.

Gegen 0.30 Uhr melde ich mich vom Umkleideraum aus über die Wechselsprechanlage in der Lokleitung zum Dienst. Mein Meister ist schon beim Umziehen und schimpft auf das Wetter. Es sind zwar nur 3 Grad minus, doch der Sturm knarrt an den Fenstern. Es ist ungemütlich.

Nachdem Werkzeugwickel, Lampe, Abölspritze und Frühstück in der Tragetasche verstaut sind, stapfen wir, frierend gegen den Wind gestemmt, durch eine 20 Zentimeter hohe Schneedecke in Richtung Lokleitung, wo auf dem Kanal die 65 1064 abgestellt steht. Dort begrüßen uns freudig die abzulösenden Kollegen. Nach einem kurzen Schwatz steigen wir die vereisten Leiterroste zum Führerstand hinauf. Tür zu, Fenster zu, hier ist's warm.

Ich schlacke das Feuer aus, während mein Meister das Kohleladen überwacht. Dann nehmen wir Wasser. Und während ich mich den Stangenlagern zuwende, um die Ölung zu überprüfen, begibt sich mein Meister in die Lokleitung, schaut ins Befehlsbuch, fragt nach der Zuglage und nimmt unseren Passierschein für das Grenzgebiet in Empfang.

„Alle Planzüge fallen aus, von Halle kommt nichts ran. Wir sollen Schneepflug fahren, nach Zwinge, da ist alles zu."

Für mich, der ich erst seit wenigen Wochen „Strecke" fahre, ist das etwas völlig Neues. Den Schneepflug habe ich im Lokschuppen stehen sehen, ohne ihn mit mir und meiner Tätigkeit in irgendeine Verbindung zu bringen. Es handelt sich um einen Klimaschneepflug Bauart Henschel.

Wir setzen über die Scheibe zum Schuppen um und kuppeln Lokomotive und Schneepflug. Dabei sind die Schraubenkupplung, die Luft, die Heizung zu verbinden, ferner ein Elektrokabel, das die Scheinwerfer und die Beleuchtungstafel des Schneepflugs speisen soll. Mein Meister klopft die Maschine und den Schneepflug ab, ich steige in den Kanal, sehe die Achslager nach, taue sie mit der Fackel auf, ziehe das Wasser ab und fülle Öl auf.

Gegen 1.30 Uhr kommen der Streckenmeister und ein älterer Kollege der Hilfszugmannschaft. Händeschütteln, Bremsprobe, Drehscheibenfahrt, dann vor bis zur Meldestelle. Hier spielt der Streckenmeister mit meinem Lokführer die Signale durch. Hinten rechts am Schneepflug befindet sich ein Lichtkasten. Von unten nach oben sind die Zahlen 10, 20, 30, 40 und 50 als Geschwindigkeitssymbole angebracht, wahlweise zu beleuchten. Rechts daneben gibt es eine Signalampel: Grünes Licht bedeutet Fahrt nach vorn, rotes Halt und gelbes Licht Fahrt zurück. Für die Vorwärtsfahrt wird zusätzlich die entsprechende Geschwindigkeit ausgeleuchtet.

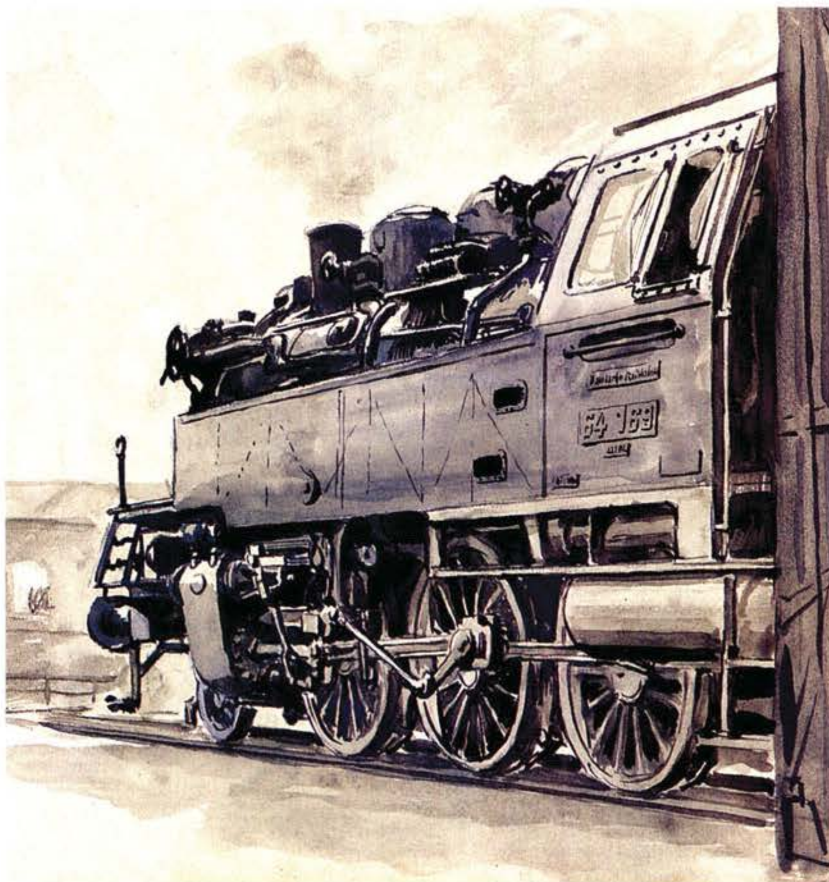


Illustration: H. Finzel, 1931

Im Schnee

Während ich mein Feuer vorbereite, probiert die Schneepflugmannschaft das Heben und Senken sowie das seitliche Ausfahren der Schare. Damit unsere Kollegen auf dem Pflug nicht frieren, öffne ich das Dampfheizventil.

Wir stehen erst wenige Augenblicke am Ausfahrsignal, als schon das Signal zum Abfahren erscheint. Am Schneepflug leuchten die grüne Lampe und zusätzlich die 40 auf. Mein Meister dreht die Steuerung nach vorn, löst die Zusatzbremse und öffnet die Zylinderhähne. Nach einem kurzen Achtungspfiff schiebt er den Regler auf – peng! machen die Schieber, und unsere 65 1064 beginnt sich schwerfällig aus dem Nordhäuser Bahnhof zu schieben.

Nachdem die Temperatur im Schieberkasten auf 300° gestiegen ist, schließt der Meister die Zylinderhähne, gleichzeitig dreht er die Steuerung auf drei Zehntel zurück und legt sie fest. Nach dem Überfahren der letzten Weiche leuchtet die 50 am Schneepflug auf, und wir dampfen zügig bis Bleicherode Ost. Hier zweigt die Nebenstrecke nach Zwinge ab, mit 40 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Ab Wippersdorf hatte das Schneetreiben nachgelassen; hier in Bleicherode hört es ganz auf. Die Gegend sieht wie eine Wattelandschaft aus, unwirklich. Doch schon beim Durchfahren der ersten Schneewehe ziehen wir unsere Köpfe hinter die schützenden Windabweiser zurück – der Schnee stiebt über uns hinweg und dringt am Hals, unangenehm feucht werdend, in die Kleidung.

In den Einschnitten liegt der Schnee einen dreiviertel Meter hoch. Die Sandrohre setzen sich zu, die Lokomotive schleudert. Mit längerer Steuerung und geringerem Schieberkastendruck schafft sie es, die Strecke bis Bleicherode freizufahren. Hier erst soll der eigentliche Einsatz beginnen.

Ich streue einige Schaufeln Kohle übers Feuer, wir erhalten Zp 9 und fahren weiter gen Zwinge. Gleich hinter der ersten Biegung sitzen wir fest. Die gelbe Lampe leuchtet am Schneepflug auf, also zurück. Schwerfällig zieht die trampelnde Maschine den Pflug aus dem zugewehten Einschnitt.

Mir geht es gut. Die Kohle ist in Ordnung, der Kessel macht Dampf; Wasser, Druck – alles da. Nur mein Meister flucht, wenn er wieder zum Anlaufnehmen zurückfahren muß und die 1064 wieder und wieder auf der Stelle durchdreht. Die Wehen sind nun

bis anderthalb Meter hoch. Bald weiß ich bei dem Hin und Her nicht mehr genau, wo wir uns befinden. Die Fenster sind zugeweht. An den Innenwänden unseres Führerhauses beginnt sich eine Eisschicht zu bilden, und der Schnee, der von oben durch die Entlüftung dringt, tropft wenig später als Wasser auf uns. Der Wind wird wieder stärker. Wir ziehen die Kordel unters Kinn, um die Mütze nicht zu verlieren. Die eisige Kälte schneidet ins Gesicht. Die Lok dreht nur noch durch. Wir müssen irgendwie die Sandrohre freibekommen. Hier im hohen Schnee geht das nicht. Also fahren wir bis kurz vor Bischofferode zurück, kratzen und klopfen, bis der gelbe Sand wieder rieselt. Dann nehmen wir mit Volldampf und offenem Streuer die vermaledeite Steigung.

In einer stark abfallenden Schleife gelangen wir ins Tal, durchfahren den Tunnel und halten vor dem Einfahrsignal von Weißenborn. Die Rückfrage über den Signalfernsprecher ergibt, daß sich das Signal nicht bedienen läßt; die Seilzüge sind eingefroren. So schreibt mein Meister den Befehl aus, wir fahren ein und melden die Strecke frei.

Auf dem weiteren Weg nach Zwinge hat es unser kleiner Bulle leichter. Nur am Haltepunkt Jützenbach, eine Station vor dem Ziel, muß er noch einmal mächtig Dampf aufmachen, um nicht hängenzubleiben. Dabei schieben wir den Bahnsteig voll zu, und ich feixe mir eins bei dem Gedanken, wie wohl die Reisenden in den Zug gelangen werden.

Heißer Kaffee

Unsere 65 faucht, wir fahren mit 40 die lange Gerade hinunter, am Einfahrsignal vorbei, haben den Zielbahnhof Zwinge erreicht. Am Bahnhofsende ist die Staatsgrenze. Der Aufsichter in seinem warmen Mantel, gleichzeitig Fahrdienstleiter, Fahrkartenverkäufer und Güterabfertiger, lädt uns zum Kaffee ein: „Ihr sollt hier zwei Stunden in Bereitschaft bleiben, also kommt rein.“ In seinem mollig warmen Dienstraum erklärt er weiter, daß wir dem Frühpersonenzug von Zwinge nach Nordhausen, wenn nötig, über die Steigung nach Bischofferode helfen sollen.

Nach dem dampfenden Kaffee dampfen wir selber aufs Prellbockgleis, um dem Personenzug Platz zu machen. Hier schlacke ich mein Feuer aus, drehe den Kipprost wieder hoch und ziehe wie ein alter Hase das Reservefeuer lang. Das Feuer frißt die Kohle sofort an, ich strahle voller Zufriedenheit in die Flammen. Das Wasser im Kessel steht dreiviertel hoch, das Manometer zeigt 13 atü. Mein Meister rät mir, vorsorglich ein Loch in Rostmitte anzulegen, damit der Druck nicht zu schnell steigt. Dann verschwindet er in den Führerstand des Schneepflugs. Ich schaue nochmals in die Feuerkiste, werfe noch einmal an jede Seite ein paar Schaufeln Kohle, klappe die Feuertür zu und steige meinem Meister nach.

Im Schneepflug ist es urgemütlich, warm, Zigaretten- und Pfeifenrauch, und das Gespräch beschäftigt sich mit alten Zeiten, mit Lokomotiven und Kollegen, die längst nicht mehr sind, mit der nahen Grenze und dem Streckenverlauf auf der anderen Seite, über die Zeiten vor dem Krieg und im Krieg, als niemand auch nur im entferntesten ahnte, daß es hier einmal eine Grenze geben würde.

BAHN Geschichten

Ich merke nicht wie die Zeit vergeht und bin regelrecht erschrocken, als der Aufsichter kommt und meldet, der Personenzug sei durchgekommen, wir sollten nun bis Weißenborn vorfahren und uns dort in Bereitschaft halten, bis uns der Güterzug kreuze.

Ich gehe, mich um mein Feuer zu kümmern. Haben wir zwei Stunden im Schneepflug gesessen? Nicht zu glauben! Voller Tatendrang steige ich die Leiter zum Führerstand hinauf, lasse den Blick über Manometer und Wasserstand gleiten, greife zum Zweizahn und öffne die Feuertür – als mich der Schlag trifft. Ich schaue noch einmal in die Kiste, kneife die Augen zusammen – nichts. Das gibt es doch nicht!, fährt es mir bange durch den Sinn, wo ist denn das Feuer hin???

Irgendwie ergreift mich Entsetzen. Das kann doch nicht sein, wo soll ich denn Feuer herkriegen? Voller Verzweiflung fällt mir nichts besseres ein als den Wasserstand zu probieren, alles in Ordnung, wenigstens das.

Als der Meister den Führerstand betritt, greife ich erneut den Zweizahn und wühle mit ihm in der Schlacke herum. In den Ecken blitzen noch einige blaue Flämmchen, das ist alles. Ich nehme die Taschenlampe, leuchte die Feuerkiste ab, um nach undichten Stellen zu suchen, die es nicht gibt. Da wird mein Meister aufmerksam.

„Ist was?“

Ich zeige wortlos in die Feuerkiste, stelle das Heizungsventil zum Schneepflug ab, krame in allen Kästen nach Putzwolle, Lappen, alten Fackeln, Petroleum. Es brennt, aber es ist ein kleines Feuerchen, nicht der Rede wert.

„Mann, wir hatten doch so ein Feuer!“, wundert sich der Meister. „Ja, vor zwei Stunden.“ Mehr weiß ich nicht herauszubringen. Plötzlich greift er zur Schaufel, entert die Leiter hinab und verschwindet in Richtung Empfangsgebäude. Wenige Augenblicke später höre ich den Aufsichter protestieren: „Das könnt ihr doch nicht machen, laß das Feuer hier!.“ Von meiner Führerstandswarte sehe ich, wie mein Meister mit einem qualmenden Feuer auf der Schaufel angelaufen kommt, der Aufsichter, ohne Mantel, barhäuptig und in Filzpantoffeln hinterher. Erst als die Schaufel mit der Glut auf den Führerstand scheppert, begreife ich, daß sie aus dem Ofen des gastfreundlichen Aufsichters stammen muß.

Wir lassen ihn unten zetern, versuchen, die Glut vorsichtig auf die Roste zu bringen und streuen zart etwas Kohle nach. Sie ist wohl zu schwer, denn im Moment, da Glut und Kohle aufeinandertreffen, rutscht die ganze Hoffnung durch die Rostspalten in den Aschkasten und flackert dort spärlich weiter. Holz brauchen wir. Inzwischen ist der Aufsichter auf den Führerstand gekommen, hat unsere Situation begriffen und sich beruhigt. Ich bin vor Aufregung ins Schwitzen geraten, zumal durch das leichte Bläsern der Druck auf 9 atü und der Wasserstand auf zwei Zentimeter über der Niedrigmarke gesunken sind.

Die Rettung

Als ich die Wattejacke ausziehe, kommt mir ein Gedanke: „Gibt's hier nicht irgendwo Benzin?“ Der Aufsichter meint, daß im Schuppen ein Moped stehe, es sei kaputt, schon ein halbes Jahr; vielleicht sei da noch Benzin drin. Wir gehen. In der Tat läßt sich eine große Limonadenflasche mit dem kostbaren Naß abfüllen, und da ich noch eine alte Decke mitnehmen darf, die im Schuppen herumliegt, schöpfe ich neue Zuversicht. Mein Meister sieht mir kopfschüttelnd zu. „Laß das“, sagt er, „wir fliegen in die Luft. Ich rufe an und lasse uns abschleppen.“ Diese letzte aller Lösungen scheint ihm aber peinlich zu sein. Wer geht schon gern den Kanossagang, um sich danach jahrelang von den lieben Kollegen hänseln zu lassen? Er zögert nicht nur, sondern beginnt mir zu helfen. Nur der noch immer wegen des dreisten Feuerdiebstahls erregte Aufsichter spottet: „Also, Leute, ich schmeiß meinen Mantel ins Feuer, wenn ihr den Kessel wieder hochkriegt.“

Wir tränken indes die Decke mit dem Benzin, ziehen und stoßen sie über die Rostlage und streuen eine dünne Kohleschicht auf, die durch die nun abgedeckten Spalten nicht mehr durchfallen kann. Schließlich öffnen wir ganz leicht den Bläser und werfen brennende Putzwolle auf unser Werk. Es gibt einen leichten Puff, aber anschließend brennt die Decke auf ihrer vollen Fläche.

Und dann hören wir zum ersten Mal wieder das ach so vertraute und liebe Knistern brennender Kohle. Zwar verschlechtert sich zunächst die Situation, da der Bläser Dampf verbraucht und kalte Luft zieht. Aber kurz vor der Fünf bleibt der Manometerzeiger stehen, besinnt sich ein kurzes Weilchen, um dann stetig aufwärts zu wandern. Ich löffele, als ob wir tausend Tonnen am Zughaken hätten. Die Kohle brennt herrlich! Und dann der große Moment, da ich den Injektor anstelle und das Gurgeln der Pumpe und das Steigen des Wasserstandes beginnt. Auch die Luftpumpe läßt wieder Töne von sich hören, schließlich öffne ich die Heizung zum Schneepflug, und mit einem ordentlichen Pfiff wecken wir die Hilfszugmannschaft im Pfluggehäuse.

Das erhabene Gefühl, als wir gemächlich zum Bahnhofsgebäude vordampfen, ist nur schwer beschreibbar. Aus dem Schornstein steigt satter, dunkler Rauch und vernebelt die winterweiße Nacht.

Unser lieber Aufsichter hat Dienstschluß. Da die Straßen noch nicht geräumt sind und er in Weißenborn wohnt, muß er mit uns nach Hause fahren. „Was ist denn nun mit deinem Mantel, Kollege? Wirfst du ihn ins Feuer?“ Wir meinen es nicht ernst. Das Erinnern an seine Ankündigung ist nur Ausdruck unserer inneren Entspannung, so glimpflich davongekommen zu sein. Doch ehe wir es recht begreifen, hat er sich des schweren Stückes entledigt, die Feuertür geöffnet und den Dienstmantel der Deutschen Reichsbahn ins Feuer geschoben. Dazu grinst er: „Gesagt ist gesagt.“

Helmut Kraft, Nordhausen

Straßenbahnen

Der Straßenbahnatlas Schweiz enthält nach dem Stand von Anfang 1993 u.a. die Übersichtspläne aller Tram-, Trolleybus- und Vorortbahnbetriebe sowie des Zürcher S-Bahnnetzes, die Wagenparklisten dieser Betriebe und eine Übersicht aller oben genannten Betriebe, die jemals in der Schweiz bestanden haben.
Gerhard Dölling: Straßenbahnatlas Schweiz 1993. Herausgegeben von der AG Blickpunkt Straßenbahn e.V. Berlin. 120 Seiten, Format DIN A5.
Bezug durch Einsenden von 12,- DM auf Postgirokonto 435711-102 beim Postgiroamt Berlin, BLZ 100 100 10.



Eine Chronik und Chronologie aller Münchener Straßen- und U-Bahnlinien von 1876 bis 1991 mit Netzplänen aus verschiedenen Jahren und Innenstadtplänen von 1928 und 1938.
Thomas Krauß: Die Münchener Trambahnlinien. 154 Seiten, Format DIN A4, 165 Fotos, 15 Netzpläne. 39,50 DM.
Herausgeber und Bezug wie oben.

Werkbahnen

Im 19. und 20. Jahrhundert gab es in Hessen eine große Anzahl fördernder Gruben. Sie werden mit ihren Werkbahnen ausführlich vorgestellt.
Andreas Christopher: Der hessische Braunkohlenbergbau und seine Bahnen. 176 Seiten, Format 170 x 230 mm, 190 Abbildungen, 29,80 DM.
Verlag im Biebertal, Hauptstraße 61, D-35444 Biebertal

Österreichische Bahnen

Vor 100 Jahren ist die Steyrtalbahn als erste Schmalspurbahn Österreichs (760 mm) eröffnet worden, heute dampft sie noch als Museumsbahn dahin. Kurze Geschichte, Daten, Bilder.
Kurt Daucher: 100 Jahre Steyrtalbahn 1889-1989.
165 x 240 mm, Broschur, 84 Seiten, 72 S-W-Fotos, Tabellen, Fahrpläne. 22,- DM.



Der Titel täuscht: Es sind auch weitergehende Angaben in dieser Broschur enthalten, aber die Bilder stellen fast ausnahmslos Dampflokomotiven dar.
Wilhelm Tausche: Dampflokomotiven auf der Steyrtalbahn. 170 x 245 mm, Broschur, 76 Seiten, 72 SW-Fotos, Grafiken, Tabellen. 22,- DM.



100 Jahre Mühlkreisbahn im Jahre 1988 waren Anlaß für den Autor, sich mit der Geschichte der Strecke zu befassen.
165 x 245 mm, Pappband, 144 Seiten, 48 Seiten mit z.T. historischen Bildern, Streckendaten, Fahrpläne, Lagepläne. 36,- DM.



Ein historischer Überblick über die Eisenbahnen im Salzkammergut einschließlich einem Exkurs in Geografie und Geschichte der Region.
Christian Hager: Die Eisenbahnen im Salzkammergut. 165 x 245 mm, Pappband, 296 Seiten, 269 S-W-Fotos, zahlreiche Strecken- und Bahnhofsskizzen. 40,- DM.

Alle vier Titel beim Verlag W. Ennsthaler, A-4402 Steyr, Stadtplatz 26., Telefon 07252/52053.

Güterwagen

Für den Modelleisenbahner und Eisenbahnhistoriker ist ein Kompendium über den Anstrich der Güterwagen wichtig. Sämtliche Anschriften, Symbole, Wappen, Kennzeichen und Farben der Fahrzeuge seit 1864 sind in diesem Buch mit Akribie von einem anerkannten Kenner der Materie zusammengestellt.
Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen. Das äußere Erscheinungsbild von 1864 bis heute. Format 170 x 250 mm, 184 Seiten, 20 Farb-, 64 SW-Fotos, 97 Zeichnungen. 54,- DM.
Verlag Dr. Bernhard Abend, Altenbergstraße 1, D-70180 Stuttgart.

Kalender

Beinahe Methusalem unter den Eisenbahnkalendern, erscheint er bereits im 36. Jahrgang und enthält wieder die typische Mischung klassischer Schwarz-Weiß-Fotos vom Bahnbetrieb in Ost und West aus Gegenwart und Vergangenheit.
Freunde der Eisenbahn Hamburg: FdE-Kalender 1994. 37 Blätter, 160 x 240 mm, alle Abbildungen S-W, 19,80 DM.
Verlag Lokreport, Postfach 1280, D-48002 Münster

Geschichte

In den MEB-Ausgaben 7/93 und 8/93 erschien ein Beitrag über das 150jährige Bw Halberstadt. Zum Thema gibt es eine reich illustrierte Broschüre.
Dirk Endisch; Frank Haupt: Das Bahnbetriebswerk Halberstadt. 36 Seiten, 40 Abbildungen, Tabellen.
Bezug: Traditionsgemeinschaft Bw Halberstadt, Verlängerte Ringstraße, D-38820 Halberstadt, gegen 5,- DM in Marken oder bar und einen frankierten sowie mit Empfängeradresse versehenen B4-Rückumschlag.



Der Titel war seit zehn Jahren vergriffen und erzielte antiquarisch Liebhaberpreise: Eisenbahn in der Oberpfalz. Die Neuauflage ist um die Veränderungen der letzten Jahre erweitert: Verdieselung, Pendolino, DR-Lokomotiven.
Siegfried Bufe: Eisenbahn in der Oberpfalz. 288 Seiten, Format A 4, 55 Farb- und 472 S-w-Fotos, Pappeinband, 72,- DM.
Bufe-Fachbuch-Verlag, Friedensstraße 4, D-84385 Egglham, Fon und Fax 08543-3677.



Den Beginn des 19. Jahrhunderts hatten die Ueckermünde verschlafen, doch zum Ende hin bauten sie eine Bahn von Jatznick bis in ihren Hafen (19,42 Kilometer) und namen fortan lebhaft an der wirtschaftlichen Entwicklung teil.
Heiko Bergmann: Die Eisenbahn Jatznick - Ueckermünde. Geschichte, Betrieb, Fahrzeuge. Reihe Verkehrsgeschichte, 24 Seiten, 34 Bilder, Zeichnungen, Pläne, Format 190 x 200 mm, Broschur. 5,50 DM.
Verlag Reinhardt Thon, Carl-Moltmann-Straße 40, D-19059 Schwerin.



Die Windbergbahn darf für sich in Anspruch nehmen, die älteste regelspurige Gebirgsbahn Deutschlands zu sein. Bekannt geworden sind die Lokomotiven mit den Doppeltriebwerken und die Windbergwagen mit den breiten Fenstern. 1951 begann der Niedergang, heute hofft man auf eine Wiederauferstehung der Ausflugsstrecke vor den Toren Dresdens.
Jürgen Schubert: Die Windbergbahn. 96 Seiten, 210 x 300 mm, Pappband, 115 Fotos, 90 Zeichnungen, Fahrpläne, Tabellen. 39,80 DM.
Verlag Kenning, Hermann-Löns-Weg 4, D-48527 Nordhorn.



1877 wurde die Konzession für die grenzüberrschreitende Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg Maatschappij von Gelsenkirchen nach Zütphen erteilt, dann fuhren Schnellzüge von Amsterdam nach Essen über ihre Schienen, zwei Kriege brachten den Niedergang, und demnächst dürfte das Ende der heutigen Nebenbahn unausbleiblich sein.
Rolf Swoboda: Eisenbahn Gelsenkirchen-Bismarck - Winterswijk. 96 Seiten, 210 x 300 mm, Pappband, 17 FArb- und 105 SW-Fotos, 38 Zeichnungen, Fahrpläne, Tabellen. 44,- DM. Verlag Kenning, Hermann-Löns-Weg 4, D-48527 Nordhorn.



Eisenbahngeschichte ist über weite Strecken Technik- und in ihrem Ursprung Wirtschaftsgeschichte. Wie spannend diese ist, beweist der von der Zentralen Abteilung Analyse und Kommunikation der Commerzbank in Frankfurt herausgegebene Katalog, in dem alle privat finanzierten deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1985 mit ihren Wirtschafts- und Finanzdaten enthalten sind. Wessen Eisenbahngeschichtsinteressen nur halbwegs über die Fahrzeugstatistik hinausgehen, wird erstaunt sein, welch hochinformatives Eisenbahnbuch eine Bank hier vorlegt.
Gerd Kleinewerfers: Pioniere des Verkehrs. Deutsche Eisenbahn- und Straßenbahn- AG 1835 bis 1985. 2 Bände im Schuber. 1100 Seiten, Format 148 x 210 mm, 85,- DM.
Commerzbank AG, Zentrale Abteilung Analyse und Kommunikation, Postfach 10 05 05, D-60261 Frankfurt.

Modell Eisen Bahner

GÜTERSCHUPPEN

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 2/94 IST AM 10. JANUAR 1994

AUSGABE JANUAR 1994

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

BIETE

BR 24 + BR 64 TT, kein Rokal, wie BTTB 1:120 und BR 55 N Piko zu verk.; suche Gehäuse und Loks TT BR 86, auch defekt bis DM 50,-. Jetke, Fr. Siemon Str. 26, 04347 Leipzig, Tel. 0341/2328267

Verk. BTTB, 25 Triebfahrzeuge, 100 Wagen, umfangr. Zubehör, über 100 ME-Hefte, + div. Bücher, VB 1500,-. Tel. 03341/422679

TT-Modellbahner aufgepaßt
Loks, Wagen, Schienen, Weichen und vieles mehr. Fordern Sie Liste mit DM 1,– in Briefmarken an.
Haible KG · Postfach 1607 · 89206 Neu-Ulm

Verkaufe Lorenbahn von Prefo, gg. Gebot. M. Wagner, Neubauernweg 7, 15236 Frankfurt/O.

Verkaufe Roco Krokodil, DM 230,-, Märklin-Tieflader 4617, 2 Ltr., DM 30,-, beide Fzg. fast neu. M. Wolf, Wilhelmstr. 4, 09337 Hohenstein-Ernstthal

Modell Eisenbahner-Zeitschrift 1974, 1976, 1978-1992 komplett, 1973-77 Einzelhefte. D. Schultze, Grimaustr. 65, 12439 Berlin

Verk. Modelleisenbahn H0 und Zubehör, Literatur (F), Roco, Trix, Piko, Liliput usw., Liste anford. Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel. 05351/6471

H0-2L = Vitrinenauflösung: Versch. Loks, Wagen, Zubehör, auch ca. 50 fertig montierte Gebäude, Listen gg. DM 2,- Rückporto bei: Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin-Oberschönweide

Alte Dampf-Eisenbahnen 1920 - 1959, Video Gratis-Prospekt von: Fleischmann-Film, 84028 Landshut, Altstadt 90, ME

Verkaufe Piko und Gützold-Loks und -Wagen, z.B. V-200, DM 70,-, BR42, DM 120,-, alles sehr gut erhalten. Tel.: zwecklos, Liste gegen Freiumschlag, Jens Näder, Hämmelsgasse 12a, 97877 Wertheim

H0: BR 01, BR 03, BR 41, BR 52, BR 55, BR 86, BR 106-120 f. 40,- b. 110,-, div. D-Zug, P.-Zug, G.-Zug u. Doppelst.zugwag. f. 10,- b. 50,-, div. Pilzgleismat. f. 5,- b. 25,-, alles neu, Liste gg. 2,- in Brfm. Schulz, Zschertnitzer Weg 12, 01217 Dresden

Transpr. Dampfloks in Glasers Annalen 1900-10, 11-18, 20-30, Loks v. Borsig, Lok-Ar. Baden, Bayern, Württemberg, Klein- u. Privatbahnarch. 1, Dampflok-Archiv 1, Eb. in Mecklenburg, die Saal-Eb. Franzburger Kreisbahn. Tel. 089/1783602

H0-Fleischmannanlage, 8x 1,2 m, Profi-Gleis, Segmente max. 2x 1,2 m, Drehscheibe, 30 Weichen, Signale, Gleiswendel, Ringlokschuppen, in Bau befindlich, weitere individulle Gestaltung möglich. Tel. 03475/602038, tgl.17-20 Uhr

Verkaufe von Piko BR 106 und 120, nur 35,- DM pro Lok, sowie einige Wagen. H. Bergmann, G.-Bodek-Str. 6, 17373 Ueckermunde, Tel. 039771/3097

Akkuliebe an Rhein und Ru(h)r! Mit dem ETA 515 unterwegs auf seinen letzten Einsatzstrecken, auf VHS-Video! ETA-Info gegen Freiumschl. bei: Herm. Josef Donkels, Dülkenerstr. 30, 47804 Krefeld

Modellverwaltungsprogramme
für PC's unter MS-DOS
Welche Epoche bin ich?
Überarbeitet nach Sammlerwünschen
für Modelleisenbahnen und Modellautos
für WIKING und HERPA besondere Version lieferbar
Neu: lieferbare Katalogdisketten für viele große Modellhersteller erleichtern die Arbeit
Programme: ab 55,- DM
INFO: kostenlos DEMO: 5,- DM in Briefmarken bei Verkauf keine Nebenkosten
Ursula Zander · Tel.02451/5020 · FAX:02451/3456
Karl - Arnold- Str. 83 · D - 52511 Geilenkirchen

H0: Roco/Piko/Wiking bis 50% billiger, Eisenbahnliteratur ab 0,50; Liste gg. 3,- in Bfm. von H. Hörner, Erlanger Str. 21, 91341 Röttenbach

Suche TT BR 22/23 West BR 38/50/52/44, BR 18/64/84/85/94/95 BE 6/8 Krokodil; biete BR 96 in Superausführung, Messingausführung, gg. Gebot DM 1000,- od. Tausch. 02631/58277, a. 18 h

N-Anlage, letzte Reste (keine Lok), zu Super-Spar-Preisen, Liste gegen Freiumschlag. J. Bauer, Holzäckerstr., 94262 Kollnburg

Meine H0e-Samml. 20 Loks, 80 Wg., Vitrine m. Original-Kartons, möglichst zus., wg. Umzug. Tel. 030/6374769

MEB, 1956-1992, in Klemmappen, DM 80,-, bei Abholung. Thieme, K.-Roth-Str. 25, 01309 Dresden

Kleinbahnen in der Altmark vom Transpress-Verlag, SW-Fotos oder Rollfilmnegative vom Bw. Salzwedel u. Bw. Jerichow bis 1975, Bw.-Schilder, Bw. Salzwedel und Bw. Jerichow. Tel. 07821/62768, Im Bergele 13, 77938 Friesenheim H

Piko H0: BR 01, 03, 110, 118.0, 120, 244, 37 Wagen, 5 Zugpack, Zubehör, Liste gg. Rückporto. Löschner, Parkstr. 17c, 09120 Chemnitz

Gebe Iso Sp.0, Radsätze in NEM-Norm ab, suche Blechradsätze Sp. 0. groß, Binzerstr. 4, 04207 Leipzig, Tel. 0341/4119173, ab 19.30 Uhr

Verkaufe H0 Saxonia von Piko, gg.Gebot. M. Wagner, Neubauernweg 7, 15236 Frankfurt/O.

Verk. Miba-Heft 1.89, bis 92, sowie versch. Andere, Pr. VS. 03683/603591





Bemo V 51, H0e, DM 165,-, Piko 106, DM 60,-, Lima V36, DM 100,-. Tel. 0551/7700857

H0-Vitrinen-Dampflokmodelle, kompl. Führerstandseitenbeschilderung, Lit., Liste, gg. Freiumschlag. A. Schwarz, Frankenrodaerstr. 28, 99830 Falken

Piko N, Vierer-Doppelstockzug, Angebote an: W. Palmer, Pestalozzistr. 43, 01855 Sebnitz, Tel. 035971/2555

Märklin I, Gleise und Bettung, mögl. kompl. f. DM 450,-, Billerb. Sp.0, BR 89 m. Antrieb u. 3-Pers.wag., DM 320,-. Tel. 0341/2322977

BTTB, div. Loks, Wagen, Gleismat., MB5-Bausteine, meist neuw., Liste gegen Freiumschlag. P. Friedrichs, Schloßallee 27, 13156 Berlin

Verk. ca. 8m Eisenbahnbücher, Vorschriften u. ä., ca. 10 m Modellauto, H0, Eisenbahnjacken u. Mützen, 1 Weichenhebel u. Stw., 1 Dampfloktacho, DB-Kursbücher, seit 1968, Wagenlaufschilder, Herstellerschilder u.v.a., nur kompl. Tel. 04407/1386

3 Märklin-Decoder 6080, neuw., (aus Lokumbau auf 6090), zus. für 110,-, 7 Hefte Eisenbahn/Modellbahn Magazin, 11 + 12/91, 1, 2, 4, 9 + 10/92, für 30,-. Tel. 06841/67389

Verk. H0-Sammlung, EB-Literatur, Liste geg. Freiumschl. Albrecht, Lindenplatz 17, 03149 Forst/L.

Verkaufe: Piko H0, recht billig, E 69, BN 150, BR 75, BR 130, BR 52, BR 106 (Werklok, Silber), BR 185/195 (Kinderzugset/"TEE"), Speise- u. Schlafwagen, E 42-Gehäuse. H. Skoddow, Kamenzer Str. 61, 02997 Wittichenau

Altes Spielzeug, Eisenbahnen, An-, Verkauf seit 1980. Hebeling, 1000 Berlin 62, Hohenfriedbergstr. 5, Mo.-Fr. 17-18.30 Uhr, Sa. 10-13 Uhr, 030/7842346 H

200 Eisenbahnbücher, alle Lok- u. Straßenbahn-Archive, Transpress-Verkehrsgeschichte, alle Bände, Buch- u. Bildfahrpläne, DR (auch Harzquerbahn), DB, ÖBB, SBB, Kursbücher Ausland. Knapp, Untere Stadtmauer 27, 88316 Isny

Verk. Piko-N, Sammlung TT-Zeuke- + BTTB-Fahrzeuge, Modelleisenbahner Jahrgänge + Einzelhefte, Listen gegen Freiumschlag. Christian Weber, Rubensweg 15, 01217 Dresden

Versch. Bausätze TT von Vero, Roco BR 93, SNCF, Hamo BR 012, Hamo VR 03, Doppelstockwg. DR, Roco Glaskasten, Märklin 3300. Tel. 040/7380442, abends

Exkl. Vitrinen in Buchstabenform (H0/TT/N/Z), Info. H. Schütte, Jahnstr. 4, 26935 Stadland H

Fertige preiswert. Lichtsignale in Spur H0 u. TT, Liste gegen Freiumschlag an: Thomas Michalsky, Altnossener Str. 25, 01462 Pennrich

Verk. Fotos (DDR ab 78, CSD, BDZ, Australien, Ägypten u.a.), Listen gg. Porto. Becker, Schnellerstr. 105, 12439 Berlin

H0-Material, nur kompl. zu verkaufen, gekaufte Platte, Weichen u. Gleism. für Bauplan 27, komp. Zugw., Häuser u. Zub., alles Piko-M., Preis n. Vereinbarung, zu erfr. Quedlinburg, Tel. 03946/4335

Straßenbahn-Freunde, Spur 1, 1:22,5, Messingausf. in Vorbereitung KSW-Zug, auch 1:32, sandfarben oder elfenbein. Info. über RWE-Straßenbahnen, Spezialvideo Führerstands-Aufn., Woltersdorf, TW 2, KS-TW 7, z. Selbstk.-Preis. J. Biewer, Güldenberg 10, 53840 Troisdorf, Tel. 02241/76934

Eisenbahnvideos in VHS, von Privat, gute Qualität, z. B. Schmalspurdampf bei der DR, 90 Min., Info gegen Freiumschlag von: Fank Siwy, Ludwigsburger Str. 24 71732 Tamm

Verkaufe Loks und Wagen in den Spuren TT, H0 und 0, Liste anfordern. T. Wöhlte, Akazienweg 1, 06918 Elster/Elbe

Achtung Museumsbahnen1 Verkaufe VT 173 002 der DR. W. Kozioklek, Tel. 03531/63245

Verk. BTTB-Bahn, div. Loks u. Wagen, Liste geg. DM 2,-in Briefmarken. B. Arndt, I, Bruch 4a, 38112 Braunschweig, Tel. 515736

Ca. 20 Orig. DB-Lokf.-Ausbildungsringordner der BR 110/11/40/41/50/51, 211/18, 360, nur kpl., Pr. VS; Orig.-Eisenbahn-Email-Hochspannungswarnschilder (7x15 cm), Stück, 30,-; tausche auch gerne gegen Orig. Märklin Spur-0-Tunnel od. Dampfmaschine in gt. Zust. Tel. 09284/6715, Sa. + So.

Wegen Krankheit TT Loks, Waggon, Häuser u. Zubehör, noch neue Teile dabei, zu verkaufen. R. Theile, Neue Mauerstr. 2, 19370 Parchim

Verkaufe Rokal TT Modelleisenbahn, sowie Zeuke und BTTB, mit vielen Raritäten, Liste gegen 2,- DM Rückporto, von Bernhard Schwinn, in 10717 Berlin, Holsteinsche Straße 26. Tel. 030/877568

01187 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
01237 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104
01277 Dresden, Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28
01307 Dresden, Tan Modellbau, Pfotenhauerstr. 66
01309 Dresden, Fa. Schubert, Hüblerstr. 11
01324 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
01445 Radebeul, Rosemarie und Werner Zeibig, Ernst-Thälmann-Str. 11
01478 Weixdorf, Fa. Büttner, Rothenaustr. 14
01640 Coswig, Modellbahn Siewert, Moritzburger Str. 48
01796 Pirna, Modellbahn und Spielwaren, Donaische Str. 41
01809 Heidenau, Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4
01904 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44b
01936 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
01968 Senftenberg-See, Horst Bergmann, Kormoranstr. 4
02625 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
02708 Löbau, Spielzeugland, Rittergasse 3
02730 Ebersbach, Modellbahn-Boutique, Löbauer Str. 11
02763 Zittau, Haltepunkt, Johannisstr. 8
02994 Bernsdorf, Harald Mehlhose, Dresdner Str. 26
03046 Cottbus, Böcking und Sohn, Spremberger Str. 26
04109 Leipzig, Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4
04229 Leipzig, A. Nitsche, Altranstädter Str. 44,
04275 Leipzig, Fa. Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
04289 Leipzig, Karsten Klinger, Prager Str. 275
04318 Leipzig, Bernd Missler, Martinstr. 3
04720 Döbeln, Modellbahnhof, Hobby + Spiel, Bahnhofstr. 13
04736 Waldheim, Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27
04880 Dommitzsch, Fa. Gustav Jürgen, Inh. Sigmar Friedrich, Leipziger Str. 13
06110 Halle, Modellbahncenter, Beesener Str. 2
06114 Halle, Fa. Hoffmann, Str. d. DSF 96
06268 Querfurt, Hobby-Shop K. Hebenstreit, Merseburger Str. 11
06484 Quedlinburg, Modellbahn-Service, Stieg 16
06618 Naumburg, Modellbahneck, Freyburger Str. 4
06667 Weissenfels, Modellbahn Erhardt, Beuditzstr. 2a
07308 Saalfeld, Joachim Heinecke GmbH, Postfach 152, Köditzgasse 21
07381 Pössneck, Günthers Hobbythek, Schillerplatz 2
08107 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, Torstr. 2
08223 Falkenstein, Falkensteiner Modellbahnstube, August-Bebel-Str. 49
08280 Aue, C. A. Schieck, Auerhammer Str. 1
08289 Schneeberg, Peter Lorenz, Forststr. 13
08297 Zwönitz, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
08412 Werdau, Sehrer, August-Bebel-Str. 74
08462 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr.16
08523 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str. 145
08523 Plauen, Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14
09212 Limbach, Oberfroh Modellbahnladen, Bernhardstr. 15
09326 Geringswalde, Modellbahnhof, Dresdener Str. 27
09366 Stollberg, Modellbahnen Junghans, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
09419 Thum, Fa. W. Oelmann, Greifensteinstr. 5
10247 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzer Str. 1
10318 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104

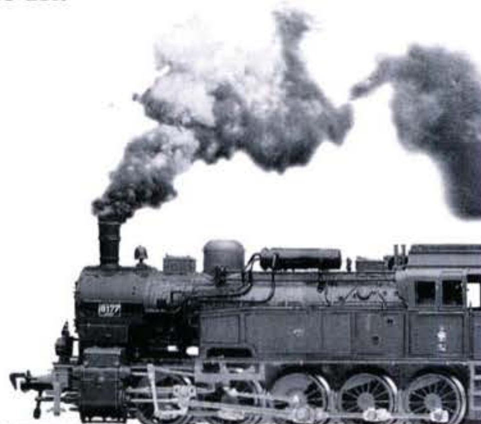
Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 2. Februar! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten.

10405 Berlin, Modellbahn Haberditzel, Greifswalder Str. 2,
10407 Berlin, Detlef Appel, Hans-Otto-Str. 7,
10437 Berlin, Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
10589 Berlin, Modellbahnen, Mierendorfplatz 16
10789 Berlin, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
10789 Berlin, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
10823 Berlin, Modellbahn Rudolf Schmitt, Dominicusstr. 25
10827 Berlin, Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2
12045 Berlin, Modellbahn- und Spielwarenparadies, Sonnenallee 63
12051 Berlin, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr.1
12105 Berlin, Peter Gierke, Suttnerstr. 2
12105 Berlin, Modellbahn Pietsch, Pruehss-Str. 34
12157 Berlin, Eisenbahnen Vogelbusch, Cranachstr. 9
12159 Berlin, Modellfahrzeug Herrmann, Haehnelstr. 11a
12163 Berlin, Lokschuppen, Markelstr. 7
12555 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
13088 Berlin, Fritko Modellbahntreff, Berliner Allee 98
13189 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48
13353 Berlin, Fa. Krümmling, Seestr. 42
13359 Berlin, Peter Brause, Drontheimer Str. 1
13439 Berlin, Spielkiste Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
13509 Berlin, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
13581 Berlin, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
13585 Berlin, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61
14169 Berlin, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
14476 Eiche, Modellbahnhof, Hauptstr. 89
14641 Nauen, Brandenburger Spielwaren, Dammstr. 20
14712 Rathenow, Stettmann's Modellbahnen, Rhinower Str. 4
14770 Brandenburg, Modellbahnfachgeschäft, G. Kynast, Bäckerstr. 38
14772 Brandenburg, Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Einkaufszentrum, Tschirchdamm 17
14774 Brandenburg-Plaue, Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Genthiner Str. 65 + 102
15848 Beeskow, Spielwaren Jäschke, Theodor-Fontane-Str. 4/8
16321 Bernau, Spielwarenfachhandel J. Bostedt und D. Fischer, Breite Str. 13
16816 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
17139 Malchin, Fa. Horst Hummelmeier, Walter-Block-Str. 14
17291 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26

17489 Greifswald, Modellbahn-Service J. Schildauer, Steinbecker Str. 27
18055 Rostock, Elektro Schultz, Lange Str. 3
18273 Güstrow, Kinderland W. Godemann, Pferdemarkt 13/14
19053 Schwerin, Thomas Glusing, Mecklenburger Str. 5
19243 Wittenburg, Deja Drogerie- und Spielwaren GmbH, Große Str. 12
19300 Grabow/Mecklenburg, Spielwaren Gerald Geu, Marktstraße 3
19322 Wittenberge, Modellbahnstudio Hinz, Lenzener Str. 75d
19322 Wittenberge, Spielzeugland Hager, Bahnstr. 43
19370 Parchim, Borrmanns Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
20099 Hamburg, Modellbahn Ramm, Lange Reihe 17
20255 Hamburg, Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70
20354 Hamburg, Wede Fachhandlung, Grosse Bleichen 36
21682 Stade, Modellbahn Wilhelmy, Fischmarkt 11
22041 Hamburg, Rita Herold, Holzmühlenstr. 33
22083 Hamburg, Modellbahnkiste, Imstedt 31
22087 Hamburg, Modellbahn Hesse, Landwehr 29
22113 Oststeinbeck, Modellbahnenbahnhof Max Engel, Im Hegen 4
22177 Hamburg, Spiel- und Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
22393 Hamburg, Matthies-Modellbahn, Stadtbahnstr. 40
22880 Wedel/Holst., Die Gartenbahn, Elbstr. 67
23552 Lübeck, Emil's Sammlerbörse, Krähenstr. 32-34
23966 Wismar, Modellbahn-Börse, Dankwartstr. 52
24103 Kiel, Modellbahn Ofterdinger, Schülperbaum 2
24558 Henstedt-Ulzburg, Egon Wiegrefe, Middelweg 21
24582 Bordesholm, Horst Wuttkowski, Bahnhofstraße 75
25348 Glückstadt, Martin Meiners, Gr. Kremperstr. 13
26548 Norderney, Schnieder-Souvenirs, Am Kurplatz
26603 Aurich, Schut-Daio, Burgstr. 21–23
26789 Leer, Hobby-Shop, Bremer Str. 6
28195 Bremen, Spielwaren Bürckel, Carl-Ronning-Straße 17

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 030/47805233. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.



28217 Bremen, Modellbahn-Meyer, Bremerhavener Straße 73/75
28237 Bremen, Roland Modellbahnstudio GmbH & Co KG, Gröpelinger Heerstr. 165
28870 Ottersberg 1, Dodenhof
29225 Celle, Bastel u. Railway Depot, Lauensteinplatz 1
30451 Hannover, Schmalspur- und Feldbahn, Limmerstr. 79
31134 Hildesheim, Modellbahnecke, Braunschweiger Str. 22
31224 Peine, City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstraße 2
31568 Nienburg/Weser, Emil Twele, Lange Straße 53
31582 Nienburg, Nienburger Eisenbahn- und Modelleisenbahn Club E.V., Berliner Ring 45
31582 Nienburg, DEV Bücherladen, Kantstr. 18
31785 Hameln, Fa. F. C. Steuber, Osterstraße 50
32423 Minden, Modellbahnen Born, Kaiserstr. 20
32756 Detmold, K. Kunis, Grabbestr. 7
33098 Paderborn, Spiel + Freizeit Knoblich, Rosenstr. 13–15
33102 Paderborn, Modellbahn – Modellbau MMZ Sester, Friedrichstr. 7
33330 Gütersloh, Birkholz, Friedrich-Ebert-Str. 48
33330 Gütersloh, Friedrich Schürmann, Münsterstr. 50
33332 Gütersloh, Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25
33378 Rheda-Wiedenbrück, Thiemann + Obeloer, Beckerpassage 20
33602 Bielefeld, Spiel + Hobby Brauns, Feilenstr. 10-12
33613 Bielefeld, Die Drehscheibe, Jöllenbeckerstr. 205
34127 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99
34130 Kassel, Ch. Gossmann, Teichstr. 16
34134 Kassel, Modellbau Ickler, Frankfurter Str. 247
34246 Vellmar, W + W Modellbahnen, Hopfenbergstraße 6
34369 Hofgeismar, Helbing + Schorn, Mühlenstraße 17
34431 Marsberg, August Köhler, Hauptstr. 10
35510 Butzbach, Günter Schott, Hoch-Weideler-Str. 4a
35576 Wetzlar, Trapp, Langgasse 18–22
37073 Göttingen, Spiel + Foto, Theaterstr. 6
37176 Nörten-Hardenberg, Adolf Scheer, Langestr. 95
37235 Hess. Lichtenau, Kaufhaus Frank, Poststr. 12
37327 Leinefelde, J. Müller, Trift 14
37431 Bad Lauterberg, H. Schwickert, Hauptstr. 88–92
37520 Osterode, J. Thoermer, Martin-Luther-Platz 7
37603 Holzminden, Matthias Streicher, Wilhelmstr. 30
38100 Braunschweig, Modellbahn-Center, Marstall 16
38640 Goslar, Hottenrott Einzelhandel GmbH, Bäckerstr. 104

38678 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Bergstr. 31
39104 Magdeburg, Spielzeug-Löwe, Karl-Schmidt-Str. 22
39108 Magdeburg, Modelleisenbahnen E. Haseloff, Olvenstedter Str. 13
39218 Schönebeck/Elbe, Ingo Klettke, Wilh.-Helge-Str. 220
39539 Havelberg, Stettmanns Modellbahn, Domstr. 14
40545 Düsseldorf, Modellbahnstube, Markgrafenstr. 1
40625 Düsseldorf, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15
40721 Hilden, Modellbahnladen Hilden, Benrather Str. 4
40764 Langenfeld, Spiel- und Hobby-Studio, Solinger Str. 87
42103 Wuppertal, Jul's Walbrecht, Froststr. 9
42281 Wuppertal, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
42289 Wuppertal, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5
42697 Solingen, Fa. Nimscholz, Bonner Str. 26
44141 Dortmund, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
44287 Dortmund, Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133
44339 Dortmund, Hans Wibbeke, Eringer Str. 265
44809 Bochum, Spielzeugparadies Wagner und Raschka OHG, Dorstener Str. 217
45145 Essen, Modellbahn-Ecke Aschmann, Berliner Str. 29
45276 Essen, Buchhandlung im Eisenbahnmuseum, Grendtor 15
46483 Wesel, Modellbahn Luebke, Heuberg 9
47051 Duisburg, Drehscheibe, Kuhstr. 8
47053 Duisburg, Die Spielkiste, Heerstr. 109
47441 Moers, Spiel und Hobby Becker, Friedrichstr. 65
47533 Kleve, Miniaturbahnen Stichting, Hoher Weg 47
47638 Straelen, Modellbau Seiler, Josefstr. 2
47803 Krefeld, Maria Hermann, Hülser Str. 128
48143 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Jüdefelder Str. 37
48153 Münster, Gierse GmbH, Hammer Str. 27
48683 Ahaus, MBS Vertriebs GmbH, Industriestr. 9
49078 Osnabrück, Modellbahn-Service, Lotter Str. 16
49342 Diepholz, Diepholzer Eisenbahnfreunde, Postfach 1266
50667 Köln, Peter W. Feldhaus GmbH & Co, Schildergasse 46–48
50827 Köln, Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664
51107 Köln, Lokstation Schmidt, Rösrather Str. 47
51375 Leverkusen, Modellbahn-Center Leverkusen, Bensbergerstr. 80
51379 Leverkusen, BW-Opladen, Düsseldorfer Str. 173
51538 Berg. Gladbach, Eisenbahn und Modellbau K. Spisla, Mülheimer Str. 180
52062 Aachen, Spielwaren Danhausen, Kleinkölnstr. 20/22
52062 Aachen, Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 2–12
52134 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
52372 Kreuzau-Stockhehn, Drügh's Modelleisenbahnen, Kreuzauer Str. 59
53111 Bonn, Modellbahnstation M. Siffert, Rosental 52
53474 Bad Neuenahr, Technik Fritz, Telegrafenstr. 7
54290 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20
55116 Mainz, Der Kinderladen, Schillerstr. 46
55124 Mainz, Elektro-Müller, Budenheimer Str. 6
55130 Mainz, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
56564 Neuwied, Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
57072 Siegen, Mehr am Markt, Markt 3–5
57076 Siegen, Keßlers Ecke, Siegstr. 35

WIR SIND SPEZIALISTEN FÜR US-MODELLE!

Alle Infos & NEWS DM 3,– Brfm. oder 8 Int. **Post-Coupons, Spur angeben! WALTHERS-Katalog 1994: H0** (928 Seiten!) DM 40,–, **N:** DM 32,–, **G:** DM 35,– (plus Porto Inland DM 5.– / Ausland DM 12.–). **WALTHERS EXPRESS-LIEFERDIENST**. U.a. alles von **ATHEARN, BACHMANN, CONCOR, MDC/Rdh, MP, LL, PROTO 2000, KADEE** (z.B. #5 DM 6,50). **Alle namhaften Hersteller!**

NEU H0: Kato NW2 DM 195,–. **F3A, F7A,** DM 205,–, (B-Units DM 199,–). **SD40, GP35** DM 190,–. **Life-Like E8** DM 152,– (je 2 Rd'#: B&O, C&NW, PRR, L&N, Amtrak, SF, Demo; UP). **NEU N: Life-Like GP18,** DM 75,–, (je 2 Rd'#: RI, Mopac, NiPI, IC, N&W, NP, SAL). **Rivarossi Hwy Pacific** 4–6–2 (Mabuchi-Antrieb) DM 293,–.

Sammler-Service

US-Modelle · Raritäten · Import-Export

P. Joseph, Bergstr. 7, D-85298 Scheyern
Tel. (08441) 2244, Fax 76422

Besuch nur nach Anmeldung · Dienstag geschlossen



H0: IHC-DAMPFLOKS (Schwungmasse & Mabuchi) 4–8–2 Mountain DM 265,–, 2–8–2 Mikado DM 155,–, 4–6–2 Pacific DM 155,–. N: 2–8–8–2 **ATLAS/SAMHONGSA** DM 625,–

Biete

Verk. Broschüren SVT 175, ein Schnelltriebw. der DR, Format 14,8x22,5, 22 Seiten, 14 Fotos, Lieferung gegen Zahlung von 5x 1,- in Briefmarken. K. Heime, Paul-Junius-Str. 57, 10369 Berlin

"AUS DEM DDR STRASSENBILD"

KrAZ 214 m. Kippmulde (März/April '94)	DM 37.69
Tatra 138 S3 u. 148 „NVA" (limitiert)	DM 17.99
W-50 Sattelzugmaschine	DM 11.50
LADA 2105 „Bundesgrenzschutz"	DM 13.90
LADA 2105 „Brandmeister"	DM 13.90

Sil, Tatra, LIAZ, Skoda, DKW, IFA, Lanz, ...u.v.a.

Modellbauversand T.H.O.R
Rudolf-Breitscheid-Strasse 47
16816 Neuruppin
Tel./Fax 0 33 91/39 78 84

KATALOG GEGEN 3,50 DM ANFORDERN

Bausätze für Gebäude und baul. Einrichtungen und Modellfahrzeuge (PKW/-LKW) verschiedener Hersteller H0/TT, Liste gg. Rückumschlag. H. Pelz, Gutenbergstr. 24, 39106 Magdeburg, Tel. 0391/552288

Rendsburger Kreisbahn, DM 78,80, Format 28x24 cm, 464 Seiten, üb. 500 Fotos, teils farbig (+ Versandkosten). A. Kerber, Birkenweg 8, 24808 Jevenstedt, Tel. 04337/542

Angebot: H0-E-L Hamo 52, P.211 46 rot/elf., CC7001, Rocco D4, 11632,44 DRG, 60 DRG, 91, Ri.17, Ang. an Müller, Riemser Weg 13, 17493 Greifswald

BTTB, 10 Loks, 59 Wagen, Gleismat. und Zubehör, gesamt DM 1500,-, Liste geg. Freiumschlag. Eichhorst, Grünstr. 24, 06766 Wolten, T. 03494/26372

Verk. H0 Piko-Loksamml. v. DM 30,- bis 120,- DM, Liste anfordern, H0m, Herr Schmalspurzug 200,-. H. Estel, Lerchaweg 31, 01662 Meissen

TT-Anlage, ca. 45 m Gleis, davon 8 m O.ltg., montiert auf Platte 300x134 cm, 35 Loks, 120 Reise- u. Güterzugwagen, VB 3000,-. Tel. 030/4893750

Verk. Straßenbahn-Archiv 3, 4, 5, ME 1955-69, Einzelh. 1970-89, kompl., BTTB, TT, Lok, Wagen, Schienen, Weichen, Liste gg. Freiumschlag. E. Sippl, Comeniusstr. 31, 09120 Chemnitz

Biete gg. Gebot in H0-Piko: 23, 24, 42, 50, 55, 64, 80, 81, Express, V200, V 100, VT 137, Fleisch. E 132. Hiller, Rilkestr. 55, 09114 Chemnitz

ROLF RICHTER

Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für alle Blechspielsachen von der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar in Mannheim

Beratung – Gutachten – Informationen

Tel. 06201/15997 Fax 06201/182891
Karlsruher Str. 2/8, 69469 Weinheim

Eisenbahnen – Dampfmaschinen – Schiffe – Automobile – Militärspielzeug

Modelleisenbahnanlage 150x123, Zubehör, div. Loks, Waggons, nur zus.hängend zu verk., Preis nach Vereinbarung. Trinks, Feldstr. 94, 99974 Mühlhausen, Tel. 03601/441247, nach 18 Uhr

H0-Piko, me, Mosaik ab Nr. 100 zu verk., Liste gg. Freiumschlag. Forster, Friesenweg 156, 08529 Plauen

Verkaufe Eisenbahnzeitschriften E-EM-Eisenbahnillustrierte, Liste gegen Rückporto. Uwe Deimel, Frauenkopfstr. 11, 70184 Stuttgart

Verkaufe Modellbahn und Zubehör alles H0, neuwertig, viel unbenutzt, Fleischmann, Roco, Piko, alles sehr günstig abzugeben, Liste gegen Freiumschlag. Tel. 0341/4413311

Neue Videos von Feld/Straßenbahnen, Voll- + Schmalspurdampf von: Schienen-Video Westermann, Postf. 2651, 33354 Rheda-Wiedenbrück H

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnekken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 10,– in Briefmarken.
Haible KG · Postfach 1607 · 89206 Neu-Ulm

LGB 8 Loks, 17 Wagen, Weichen, Gleise, Zubeh., 20% unter Preisl. 90, Liste m. Rückp. anf. H. Buckram, An der Stanau 52, 04435 Schkenditz

Piko Lok + Wagensammlung, 20 L + 80 W, geg. Gebot abzugeben, H0, N, Platte m. Loks Wa., Piko, 309,-. Dresden, Tel. 0351/2239574, ab 16 Uhr

Verk. Modelleisenbahner, 86-93, Pr. n. VS. Leipnitz, Ostbahnhofstr. 17, 04838 Eilenburg

Der Modell-Eisenbahner 1955, 56, 57, geb., Topzust., gegen Gebot zu verk. F. Mader, Baumschulenstr. 54, 12437 Berlin

Biete fabrikneuen TT-Posten im Wert von DM 24.500,-, Netto-Fabrikpreis, für DM 12.250,-, nur komplett. Kaube, Kleiststr. 8, 85386 Eching. Tel. 089/3195949

5 Schicht-Personenwagen (2x Mitropa, 1x Post, 2x 3. Klasse). Telefon 09227/5500

Verk. aus Nachlaß LGB-Anlage (Großbahn) mit zahlreichem Zubehör. Tel. 09956/806 oder 510

In TT 11 Dampfl. 10 Diesell., 8 E-Loks, 2 VT 171, VT 186, SKL- o. A., ca. 50 Pers.-W. über 100 Güt.w., viel Zubeh., alles Topzust., zu erfr. Tel. 0340/610852, Klaus Höse, Flurstr. 42, 06846 Dessau

Haus der 1000 Lokomotiven

frei sichtbar in Vitrinen

eigenes Modellbaumuseum
erstklassige Auswahl und Beratung
LGB – Großstation mit Schauanlage
Amerikanische Modell H0 + N

Preise auf gezielte Anfragen und Rückporto
Schnellversand mit UPS

Modellbahnhaus Rocktäschel
W-94161 Ruderting
Tel. 08509/2036 · Montag geschlossen

Biete Liliput DRG, 6 Schürzenwag. BR 18/3 + Rheingold-Set, BR 95, DB BR 91+8 Langenschwalbacher, Roco BR93, Fl.mann BR 70 u.a.m., Liste gg. Freiumschlag. Siebach, Benedixstr. 12, 04157 Leipzig

OF-Feldbahn Modellbahn-Material-Selbstbau von Feldbahn-Modellen nach Ihrer Vorstellung im Maßstab 1:45, Liste: Rolf Tonner, Krohnskamp 56c, 22301 Hamburg

H0-Preiser-Figuren, günstig zu verkaufen, Angebote Nr. 10010, für DM 8,70, Liste gegen Freiumschlag. B. Geier, Dorfstr. 8, 87746 Erkheim

57439 Attendorn, E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10

58332 Schwelm, Modellbahntechnik Peter Engelbrecht, Bahnhofstr. 14

58452 Witten, Franz Engel, Ruhrstr. 26

58511 Lüdenscheid, Gustav Diels Nachf., Werdohler Str. 5

58553 Halver, Modellbahn Betriebswerk, Von-Vincke-Str.13

59065 Hamm, Kremers KG, Oststr. 56

59269 Beckum, Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6

59269 Beckum, Spiel + Freizeit Stöwer, Wilhelmstr. 35-37

59494 Soest, Georg Kerstin, Markt 2

59821 Arnsberg, Thoralf Buchardt, Gutenbergplatz 56

59929 Brilon, Modellbahnstübchen K.-H. Heine, Siepenweg 5

59929 Brilon, Ralf Schütte, Steinweg 14

60311 Frankfurt, E. Höfner Spielzeugkiste, Kurt-Schumacher-Str. 31

60431 Frankfurt, Fa.PM, Ginnheimer Landstr. 191-195

64283 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9

65183 Wiesbaden, Spielwarenhaus am Markt, Marktstr. 10

65428 Rüsselsheim, Spiel- und Hobby Peter Kromschröder, Europaplatz 2

65428 Rüsselsheim, Wenz-Modelleisenbahnen, Inh. Oliver Wulle, Karlsbader Str. 45

65510 Idstein, Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16

65929 Frankfurt, Modellbahn Spiel- und Hobby-Treff, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 80

66333 Völklingen, Eisenbahn-Ecke, Saarbrücker Str. 31

66589 Merchweiler, Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst

67071 Ludwigshafen, Fa. Werst, Schillerplatz 1

67112 Mutterstadt, Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28

67655 Kaiserslautern, DIBa Modellbahnen, Eisenbahnstr. 55

68165 Mannheim, Die Modelldrehscheibe, Seckenheimer Str. 73

68259 Mannheim, Roland Botsch, Ziethenstr. 54

68519 Viernheim, Bernd Trautmann, Wasserstr. 66

69214 Eppelheim, Klaus Schumann, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.

70173 Stuttgart, Spielwaren Kurtz, Marktplatz 10

70178 Stuttgart, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.

71032 Böblingen, Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44

71229 Leonberg, Modellbahn Hennig, Bahnhofstr. 1

71334 Waiblingen, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickardt, Rathausstr. 94

71384 Weinstadt-Endersbach, Spielwaren Mühleck, Waiblinger Str. 2

71672 Marbach a. N., Adolf Schnabl, Marktstr. 35

72172 Sulz/N., Elektro – Fernseh Hans Roggenstein, Kölreuterstr. 8

72202 Nagold, Bastelruhe Widmaier, Inh. I. Bromm, Neue Str. 2

73430 Aalen, Spielzeug Wanner, Reichsstädter Str. 11

73430 Aalen, Modellbahnstube, Ludwigstr. 15

73479 Ellwangen, Modellbahnstube, Marienstr. 44

73525 Schwäb. Gmünd, Spielwarenhaus Böttinger, am Kornhaus

73568 Durlangen, Wagner Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6

73660 Urbach, E.V.A. H. Colberg, Dieselstr. 16

74072 Heilbronn, Böttinger, Südstr. 88 - City-Süd-Center

75172 Pforzheim, Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12

75365 Calw, Herzog, Lederstr. 16-20

76437 Rastatt, Spiel + Freizeit Moos, Schloßstr. 9+13

76133 Karlsruhe, Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121

76133 Karlsruhe, F. Wilhelm Doerinc, Ritterstr. 5

76275 Ettlingen, Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich Str. 1

76356 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1

76676 Graben-Neudorf, Hobby-Laden Karl-Heinz Herlan, Karlsruher Str. 9

76684 Östringen, Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7

78056 VS-Schwenningen, Spielwarenhaus Fritz Ehmann, Dauchinger Str. 17

79098 Freiburg, Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12

79104 Freiburg, Modellbahntreff, Habsburgerstr. 51

79183 Waldkirch, Benz Electronic, Damenstr. 20

79215 Elzach/Bd., Herbert Haas, Hauptstr. 61

79261 Gutach/Brsg., M. Mössner, Landstr. 16a

79410 Badenweiler, ASS Warenhandelsgesellschaft mbH, Kaiserstr. 6

81379 München, Fachbuchzentrum, Wolfratshauser Str. 62

81667 München, Die Modelleisenbahn, Belfortstr. 5

82110 Germering, Günther F. Hödl, Otto-Wagner-Str. 4

87647 Unterthingau, Leopold Bönisch Ing. Büro, Oberthingau, Lindenstr. 13

88601 Messkirch, O. Veeser, Postfach 1050

88630 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Hauptstr. 22

89073 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co KG, Neue Str. 71

89073 Ulm, Gänßlen, Herdbruckerstr. 2-4

90103 Nürnberg, Buchhandlung Emil Jakob, Postfach 9320

90402 Nürnberg, Georg Dörfler, Färberstr. 34/36

90419 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109

90443 Nürnberg, Modellbahn Herrmann, Gibitzenhofstr. 17

90451 Nürnberg, Modellbahn-Vertrieb Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13

90459 Nürnberg, Modellbahntreff, Wölckernstr. 34

90762 Fürth, Der Lokschuppen, Alexanderstr. 11

91054 Erlangen, Der Modellbahnladen, Friedrichstr. 41

94315 Straubing, Kempt Modellbahnen, Inn. Frühlingstr. 2

95615 Marktredwitz, Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46

96215 Lichtenfels, Modellbahn-Treff, Coburger Str. 8

97236 Randersacker, Hobby-Shop, Gerbrunner Str. 2, 0931/706904

98574 Schmalkalden, PC-Service & Modellbau, Siegfried Probst, Gothaer Str. 32

99084 Erfurt, Radio Kästner, Lange Brücke 44

99867 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38

A-1050 Wien, Modelleisenbahnen Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160

A-1060 Wien, memoba, Aegidistr. 5

A-1070 Wien, Hobby Sommer Modellbaugesellschaft, Neubaugasse 26

A-4020 Linz, Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft mbH, Bürgerstr. 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwandner, Spitalgasse 24

CH-4051 Basel, Fa. Beltrami, Spalenvorstadt 22

CH-5432 Neuenhof, Tivoli Hobby- und Modellbahnen AG, Züricher Str. 156

S-20022 Malmoe, Frank Stellvalls, Box 3073

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

BIETE

Piko N, 2tlg. Doppelstock, DM 25,- BR 118, leicht def. DM 20,-, Containerwg. 4achs., DM 15,-, div. G.-wag., 5,- bis 10,- od. Tausch gg. TT. Haase, Blumenstr. 6, 06179 Langenbogen

Schmalspur-Artikel (Sächs., Württemb., Liliput) in großem Angebot, neu Schmalspurlok VII K H0e Fertigmodell. Martin Hahn, Am Fuchsstein, 08304 Schönheide, Tel. 2462

Modellautos u. Zubehör Ep 3, günstig, Liste für DM 2,- Rückporto v. St. Keller, Rodgasse 20, 91593 Burgbernheim

Biete Rokal-TT E 10, V 200, franz. E-Lok BB 9201, suche von Krüger TT Schnellzugwagen DB grün, rot/grün, Bauzugwagen DB blau und Kleinserie Beiwagen für Triebwagen VT 135. K. Stöpel, C.-Zetkin-Str. 4 99734 Nordhausen

Roco, neu, 43402 BR 160, rot, 43403 E60 DR, grün, 43429 BR150, 44013 Stadtbahnwa., 44513 3. Kl. Abteilw., 46243 SCW, Hamo BR 38, BR41, BR515.A-05223/44730

Verkaufe Eisenbahn-Videos zum Superpreis, Gesamtliste gegen Freiumschlag von: D. Gross, Waldmattstr. 102, 77815 Bühl

Sammlungsauflösung! Sehr günstig: Buchfpl., DS, Kursbücher, Kataloge, MEB, EK, EM, Bücher, Literatur, Poster, Bilder, Zuglaufschilder u.v.m., Liste geg. 2,- von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Eisenbahnlit., techn. Fachbücher u. a., Liste gegen Rückumschlag. Telefon 03302/34664

Verkaufe 999 Herpa, Wiking, Brekina, SES, Roskopf, PC's, Zugmaschinen, Busse, PKW, LKW usw., ab 1,- DM, Bildliste H0, 2,-. R. P. N. Schumm, Graf-Otto-Str. 31, 37154 Northeim

Gegen Gebot: Pamir RHB Fe 2/2, Ge4/4 Furka + Fulgurex BLS Ae 2/8 + Bemo RhB 701 + Märkl. Krokodil 3015 +Trix Express-Schnellzugpak. 04771/4296

Liliput H0 u. H0e, Loks u. Wagen,Liste f. DM 2,- Brfm. Arndt, Grabenstr. 3, 95326 Kulmbach

Biete für Sammler und Museen zum Verkauf: Diesellok V22, Bj. 75; Diesellok V60, Bj. 65; Diesellok N4, Bj. 54; Diesellok N4, Bj. 56; EDK 80/2, Bj. 74; alles 1435 mm Spurweite und im fahrbereiten Zustand, Dieselloks, Kipploren und Schienenmaterial der Grubenbahn, 600 mm Spurweite, Preise sind Verhandlungssache. Tel. 034292/80

LGB Lok 2076 D, 2 Wagen 3020. wen. ben., Gleise u. Weichen zu 60% d. Neupreises. Tel. 036649/473

Röwa H0 2L-GS, E 60, rot, DB-Vitrinenmod., orig.verp., DM 150,-. Janowski, Tietjenstr. 28, 12309 Berlin

Neu: "Die große weite Welt der Export-Modelle" heißt das für Sammler und Modellbahner hochinteressante Sonderthema im 1994er Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. Jetzt im Handel oder vom Verlag Koll, D-61348 Bad Homburg, Brandenburger Str. 36. Tel. 06172/302456

Sammlungsauflösung, 2 L-GLstrom, Flm., Roco, Lil., Riv., Röwa, Lima u.a., div. Lit. + Periodika, Liste gg. 2,- Rückpo. auf Freiumschlag, Komplettabnehmer bevorzugt. H. Claßen, Pf. 100306, 41703 Viersen, Tel. 02162/23867

Sammlungsauflösung! Sehr günstig: Kursbücher, Buchfpl., DV, MEB, EK, EM, Kataloge, Bücher, Literatur, Zuglaufschilder, Bilder, Poster u.v.m., Liste geg. 2,- v. Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Verk. wegen Spurenw. TT-Material von Zeuke, BTTB, Eigenbauten, Rokal, Pilzgleis, Zubehör, Kataloge, TT-Praxis, das Signal, auch Tausch gegen H0. Rolf Rosenkranz, Roßweiner Str. 49, 04720 Döbeln

Eisenbahn-Modellbahn-Magazin, 6 Bände, 1986 bis 1991, gebunden, an Abholer kostenlos. Kasalicky, Karlstr. 26, 89143 Blaubeuren, Tel. 07344/8234

Bierwagen Spur N, Liste gegen Freiumschlag, auch Ankauf. HV, Postfach 350102, 66055 Gersweiler H

ON2-Sandy River, amerkanische Messing-Schmalspur-Modelle 1:48, Liste anfordern von: Rolf Tonner, Krohnskamp 56c, 22301 Hamburg

Suche

Wer verkauft seine Eisenbahn od. Großsammlung, H0 Märklin, Fleischmann, Roco. Tel. 02256/695

Suche Fabrikschilder alter Eisenbahnwagen, auch beschädigt, von DB/DR/-Werk/Industriebahnen, (deutschsprachig), beste Bez. o. Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

Sammler sucht alte deutsche Waggon-Fabrik-Schilder, beste Bez. o. Tausch. M. Behrendt, Suhlerstr. 79, 12629 Berlin

Suche dringend für TT-Eilzug, Wagen, Steckbirnen, 6 Volt. Burkhard Belter, Wasserstr. 36, 18439 Stralsund, Tel. 03831/294282

Suche f. Märklin 00/H0 Vorkrieg, Ersatz- u. Einzelteile, auch defekt f. 700/800er Serie, insb. Fahrwerk/Rahmen f. HR/HS 700/800 oder Teile f. RS/R/Slr/TWE 700. Chiffre ME12/772427

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart 1, Tel. 0711/6599106

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

D. APPEL Hans-Otto-Straße 7 · 10407 Berlin
(am Friedrichshain – 15 Min. v. Alex)

Modelleisenbahnen und Zubehör sowie An- und Verkauf LGB, H0, H0m, H0e, TT, N aller bekannter Hersteller, auch „JOUEF"

Modellautos und Eisenbahn-Videos
Reparaturservice

Mo.-Fr. v. 10.00 – 18.00 Uhr · Sa. v. 10.00 – 13.00 Uhr
Tel. 0 30/4 29 93 21



modellbahnen & modellautos plastikmodellbau **Turberg**

Ein einmaliges Sortiment von über 400 Lieferanten und 60000 Artikeln, darunter umfangreiche Fachliteratur, 500 Video-Titel und eine ständige Ausstellung von über 1000 Lokomotiven in Vitrinen warten auf Ihren Besuch. Keine Versandlisten!

Zentrale	**Rankestraße 24**	**10789 Berlin**	**Telefon 030/8833467**
Filiale	**Kurfürstendamm 227**	**10719 Berlin**	**Telefax 030/2184525**

Suche H0 Piko BR 23, BR 50, SVT 175, Hruska BR 84, Flm. BR 065, BR 210, Roco BR 058, 057, ET 420. H. Fecht, Calwer Str. 26, 75389 Neuweiler

Kaufe BR 96 Riv. 1352/53, verk. Rehse E 94. Gocht, O.-Militzer-Str. 24, 04249 Leipzig

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS/ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	**Rokal** BR 24	nur	149,95
	BR **E** 250	nur	89,95
	BR 56	nur	79,95
	BR 01 (Neu)		194,95
	E 211		59,95
	E 70		179,95
	E 242		59,95
	Berlin-Set		95,–
	Bogenweichenpaar el.	nur	17,–
	El. Weiche rechts	nur	8,–
	El. Weiche links	nur	10,–
	Doppelkreuzungsweiche el.	nur	14,–
	El. Entkuppler	nur	7,–
	5 Tastenpulte	nur	14,95
	Form Vorsignal	nur	10,–
	Gleissperrsignal	nur	10,–
	Form Abdrücksignal	nur	10,–
	5 versch. Bausätze	nur	45,–
	3 Donnerbüchsen		39,95
	5 ROMAN LKW	nur	39,95
	5 LKW W50	nur	24,95
	2 Traktoren (inkl. Versand)	nur	29,95
	2 Gabelstapler (inkl. Versand)	nur	34,95
	2 Anhänger f. Traktor	nur	25,–
	Traktor mit Hänger (inkl. Versand)	nur	34,95
	TRAFO Z1 für Licht 25 VA	nur	29,95
H0	BR 95	nur	109,95
	BR 38 mit (Windleitblechen)	nur	109,95
	Russ. BO"+2 Wg. (Set)	nur	**109,95**
	Saxonia	nur	**169,95**
	5 verschiedene russische Zis-Lkw	nur	100,–
	4 Lichtsignale (H0)	nur	49,95
	Z 1 Trafo für Zubehör	nur	29,95
	100 gerade oder gebogene Schienen	nur	49,95
	4 Wiking (3 Lkw + 1 Bus)	nur	49,95
	4x 4 Reko-Modernisierungswagen	nur	69,95
	BR 01	nur	94,95
	10 1armige Lampen	nur	29,95

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 10789 BERLIN (30), ab 14 h
Telefon 0 30/2 18 66 11 · Fax 0 30/2 18 26 46

Suche TT BR 22/23 West BR 38/50/52/44, BR 18/64/84/85/94/95 BE 6/8 Krokodil; biete BR 96 in Superausführung, Messingausführung, gg. Gebot DM 1000,- o. Tausch. 02631/58277, a. 18 h

Suche ständig Infos über Feldbahnen in Sachsen (Fotos, Gleispläne...). Rico Oehme, F.-Meinig-Str. 16, 09122 Chemnitz/-Sachsen

Waggonfabrikschilder gesucht, Tausch oder gute Bezahlung. H.-P. Schmitz, Unterer Berg 3, 56814 Landkern, Tel. 02653/8178

TT-Modellbahn gesucht von BTTB Zeuke Rokal u. dergleichen. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm

S. alte P.-Material, O.leit., v. Nr. 5716/143/I, B 5726/143/14, aus P.kat. v. 5/72, s. 1.5X alles grau, aus P.kat., w. k. helfen? Wartburg Mod.auto 353, W 50, Barkas, B 1000 u. n. v. a. Versionen; a. Brücken i. V. herzl. willk., weiterschenk., Bahnübergänge-Bausätze v. Piko u. Mastl. v. Piko, auch tausche Material i.F. Hand. v. Lima +/- DM 230,-. Tel. NL-01869/2702

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500 + 601 Modelle (alle Größen) + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

TT-Fahrzeuge (Rokal, Zeuke, Eigenbauten). A. Stärk, Bondenwald 26, 2000 Hamburg 61, Tel. 040/587321

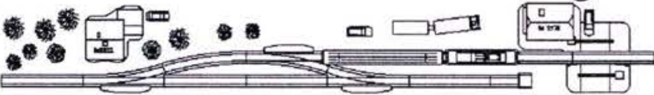
Wer verkauft seine Eisenbahn od. Gr.-sammlung, H0, Märklin, Fleischmann, Roco. Tel. 02256/695

Suche Schweineschnauze H0 und Gleisstopfmaschine Liliput H0. 09227/5500

18 201 / 02 0201-0, H0 oder N 2-Leiter gesucht. Peter Augst, Bischofsweg 56, 01099 Dresden

N-Spur a. DDR-Produktion, roll. Mat. u. Zub. ges. Bernd Spieler, Schoolkamp 20, 24145 Kiel, Tel. 0431/716811

Planen Sie Ihre Traumanlage !



★ CAD für AT-Rechner exakter **Gleisplan-Entwurf in 10 Ebenen !** auch Flexgleise! ★

Startpaket 1 für DOS AutoSketch 3.0 + 1 Bibliothek + Spezial-Anleitung	**460,00 DM**
Startpaket 2 für Windows ab 386SX ! mit AutoSketch für Windows +	**477,00 DM**
1 Gleisbibliothek nach Wahl + Spezial-Anleitung (Startpakete 3 und 4 bitte anfragen!)	
Bibliotheken einzeln (z.B.: Arnold/Fleischm./Märklin/Roco/Peco/Trix/LGB usw.)	142,00 DM
Spezial-Anleitung (nur einmal notwendig !)	20,00 DM
Zubehörbibliothek mit Faller / Vollmer / PKW / LKW / Lok / Wagen / Bäume	100,00 DM
Stücklisten-Generator für die Gleisplanung (incl. Anleitung)	**40,00 DM**
Bahn - Depot die Datenbank für Modellsammler	**99,50 DM**
Demo Disc für Bahn-Depot oder AutoSketch 3.0 (Diskettengröße angeben !)	10,00 DM

Alle Preise incl. MwSt * Preisänderungen, Druckfehler und Irrtümer vorbehalten * ab 200DM Versandkosten frei

Info-Mappe gegen 5,- DM in Briefmarken *Koll EDV-Beratung*
Am Dorfteich 9 * D-24107 Ottendorf * ☎ 0431 / 58 33 61 🖷 0431 / 58 34 57

1. Berliner LGB -Markt

Inh. B. Kreutlein
Öffnungszeiten Mo.-Fr. 9⁰⁰ - 13⁰⁰ und 15⁰⁰ - 18⁰⁰, Sa. 9⁰⁰ - 13⁰⁰

Über 1000 Ersatzteile von LGB am Lager!
Pola. 999 Bahnhof Susch 239,90

Gleise für LGB bis 4m Länge! Kreise bis 4,2mØ.
Versand auf Rechnung. Preisliste 50 Seiten 6,00 DM.
Sehr günstige Preise Pola, Preiser, Salota Mehrzugsteuerung.
Großauswahl führender Hersteller für LGB Eisenbahnen.

Holzhauser Str. 59, 13509 Berlin
(Autobahnausfahrt Holzhauser Straße)
Telefon + Fax 030/432 37 01

Suche (fast) alles für Fleischmann Spur 0. Tel. 04407/1386

Suche Trafo FZ 2 od. and. aus DDR-Prod. M. Natzsch, Berischstr. 9, 01277 Dresden

Suche ständig H02L=Material, Loks + Wagen v. Piko, Roco, Brawa, Flschm. usw., Ang. an: Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin

Klaus Graeber
Arrenbergerstr. 6 · D-42117 Wuppertal
Telefon (0202) 30 30 25-27
Telefax (0202) 31 14 27
Von der IHK Wuppertal/Solingen/Remscheid öffentl. best. u. vereid. Sachverständiger für gebrauchtes Spielzeug (Blechspielzeug aller Art, Automodelle, Dampfmaschinen, Eisenbahnen, Militaria)

H0-Epoche, 1 + 2 Poko, Roco, Fleischmann, el. Weichen etc. Übler, O. Rehbuehlstr. 7, 91224 Hohenstadt

Suche dringend aus Roco/Spielzeugring Sonderset den Flachwagen SSy 45; biete DM 39,- od. Tausch gg. Modellautos Ep 3 od. ältere Märklin-Waggons. St. Keller, Rodgasse 20, 91593 Burgbernheim, Tel. 09843/1300

Suche TT-Loks u. Wagenmat., sowie Zubehör, Trafos, Signal, O-Leitm., Häuser usw., Zuschr. bitte. U. Wilknitz, Lankerstr. 7, 16359 Biesenthal

Tausche

Piko H0 BR 80 u. Bub Spur S, Lok u. Tender, Modell B zum Tausch gegen Dampflok. Tel. 07143/31241

Tausche/suche Schilder, Postkarten, Fahrkarten. Becker, Schnellerstr. 105, 12439 Berlin

Tausche Märklin H0 BR 18.4 3-Leiter Vitrinenmodell gegen Roco BR 50, 44, od. 23 Museum od. gegen Gützold BR 52 H0 Steifr. Tender Vitrinenmodell. S. Pillin, Poststr. 11, 77871 Renchen

AN- VERKAUF
Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
12159 BERLIN
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8 52 11 14**

Verschiedenes

Div. Hefte/Jahrg. v. "Selberm." bzw. "zuhause m. s" abzug.: 1978 b. 1982, 27 versch. A., 1983 b. 1985 vollz., 1986 b. 1992, 25 ver. A., Einzelh. DM 1,-, Jahrg. DM 10,-, bitte Liste u. ein frank. u. adr. Freiumschl. anford. unter Chiffre ME12/777800

Wer kennt LEW-Fabriknr. der auf Leipz. Messe ausgestellten EL10, EL22, EL... für UdSSR? H. Lauerwald, Am Roßmannsbach 8, 99734 Nordhausen

Wer verkauft
sowjet. LKW GAZ 63 (H0) in Deutschland oder wer weiß den Hersteller (Adresse) in Riga/Lettland? André Möller, Frankfurter Allee 188, 10365 Berlin

Modellbahnanlagen und Dioramen
nach ihren oder meinen Plänen, m. o. ohne Gelände, auch Montage von Bausätzen, Anfragen bitte an: Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin-Oberschöneweide

MH=Modelle

Bei uns erhalten Sie alles von: ★ GI-Modellbau ★ KEHI-Modellbau ★ Technomodell ★ PMT ★ Fröwis ★ TT-Union ★ Pilz ★ Tillig-TT-Bahnen ★ Schwaetzer-TT ★ MH-Modelle ★ Freudenreich N-Kleinserien ★ Seuthe ★ Merkur-Gleisbettungen ★ Piko ★ Dapol ★ Heede-TT ★ Woytnik ★ Kolosche-Modellbau ★ HS-Modulbau ★ Uhlenbrock-Modellbahnelektronik ★ SB-Modellbau ★ Hosse-TT-Modelle ★ Lorenz-TT ★ K&K-TT-Modelle ★ Liliput ★ Beckmann-TT ★ und viele mehr!

Und wieder Super-Sonderangebote!

PMT (Profi-Modell-Thyrow)

PMT H0-BR 102 DR	NUR 329,90 DM
PMT H0-KÖF II DR	NUR 205,00 DM
PMT H0-BR V15 DR	NUR 301,90 DM
PMT TT-KÖF II DR	NUR 219,90 DM
PMT TT-KÖF II DB	NUR 228,00 DM
PMT H0m-KÖF II Harzbahn	NUR 220,00 DM
PMT H0m-KÖF II Halle	NUR 220,00 DM

Technomodell

TM H0e-SÄ IK grün	NUR 459,00 DM
TM H0e-SÄ IK DR	NUR 459,00 DM

Dapol

DPL H0-Stevensons Rocket Kunststoffbus nur noch wenige Stücke am Lager!	für NUR 39,90 DM

Tillig-TT-Bahnen

BTTB TT-BR 155 DR	NUR 167,95 DM
BTTB TT-BR 229 DR	NUR 154,00 DM
BTTB TT-E 70	NUR 178,00 DM
BTTB TT-V15 DR	NUR 219,95 DM
BTTB TT-Dampfspeicherlok	NUR 319,95 DM

KEHI-Modellbau

KH TT-KÖF II DR	NUR 189,90 DM
KH TT-KÖF II DB	NUR 189,90 DM
KH TTm-KÖF II DR	NUR 189,90 DM
KH H0m-Rotes Kamel	NUR 365,00 DM
KH H0m-BR 99 7244	NUR 479,00 DM

Schwaetzer-TT

SW TT-Flachwg. BS	NUR 47,90 DM
SW TT-FC Wg. BS	NUR 27,90 DM

Hruska (Permot)

HP H0-BR 84 DR	NUR 219,00 DM
HP H0-BR 91 DR	NUR 169,00 DM

Rufen Sie uns an. Wir beraten Sie gern ausführlich über unser weiteres Lieferprogramm. Unsere Angebotspalette wird ständig erweitert. Versandkosten 7,50 DM.
Sie erreichen uns in der Zeit von

Montag – Freitag:	9.00–18.00 Uhr
Donnerstag:	9.00–20.30 Uhr
Samstag:	9.00–14.30 Uhr

Telefon 0 23 02 / 27 51 94

Verschiedenes

Sonderverk. v. Privat am 4.12.93,9-15 Uhr; Lokschilder, BW-Schild., Fabriksch. original, Rb-EDV und Replika, Auftragsannahme für Lokschilderwünsche, Fotos, Lit., Videovorführung, Glühwein, kein Listenvers. P. Waack, Hermannstädter Str. 5 - ehem. R.-Claus-Str., 01279 Dresden, 0351/4615256

Sind Sie TT-Modellbahner??? Dann sollten Sie uns kennenlernen: Info. gegen DM 3,- Rückporto beim: Arbeitskreis-TT-Modellbahn e.V., Wallburgstr. 4 in 42857 Remscheid

Ob Sie die Wände Ihres Heimes, Clubhauses oder ein exklusives Geschenk machen möchten: 4 Zeichnungen 30x40 cm, Deutsche Dampflokomotiven, Bleistift mit Rötel, DM 98,-, limitiert. W. Krawinkel, Mühlenfeld 8, 33442 Herzebrock

Möchte ein Buch üb. meine Heimatstr. Kbs365 (Deisterb. sowie Hann. Altenb.) herausbr. u. suche Mitautoren sowie Material wie z. B. Fotos usw., meine Anschr.: Martin Gautzsch, Die Heide 76, 30890 Barsinghausen

Veranstaltungen

Suche DMV- + Transpress-Literatur über sächs. Schmalspurbahnen. Siegfried Kieselbach, Oranienburger Str. 15, 40599 Düsseldorf, Tel. 0211/741896

Am 30.01.94 findet von 9.00 bis 13.00 Uhr in Dresden die 12. Modellbahn- und Autobörse "Bernau" im Felsenkeller am Eiswurmlager 1 statt (8 Min. von S- und Straßenbahn, Hp. Plauen). Tischbestellung bitte an Hennig Herzog, Märkische Allee 242, 12679 Berlin, Tel. 030/5452294

Modelleisenbahn-Club Braunschweig, Modellbahnausstellung Spur 0, am 4./5. Dezember 1993 in Braunschweig am Hauptgüterbahnhof, Zufahrtstr. C, Samstag von 14.00-17.00 Uhr, Sonntag von 10.00-12.00 Uhr, 14.00-17.00 Uhr, Info. beim MEC Braunschweig, Telefon 05306/4229

Essener Eisenbahn- u. Modellauto-Markt, So. 12.12.93, 11-15 Uhr, Gaststätte Steeler Stadtgarten, Am Stadtgarten 1, E-Steele, Tel. 0201/706133

Helmstedter Modellbahn-Modellautobörse am So. 13.02.94 im Schützenhaus Helmstedt, Maschweg, Tischbestellung: Meter 10.-, EFH-Helmstedt G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel. 05351/6471

Spielzeugmarkt Bad Brückenau, am 29. Jan. 94, Info: M. Schiefer, Am Weierich 1, 97779 Geroda

Adler Modellspielzeug-Märkte:

- seit 12 Jahren bekannt, beliebt, gut - veranstalten am: **9. 1., 41460 NEUSS,** Stadthalle, Selikumerstr. ★ **16. 1., 53113 BONN,** Kon.-Adenauer-Haus, F.-Ebert-Allee 73-75 ★ **16. 1., 58642 ISERLOHN-LETHMATHE,** Städt. Saalbau, V.-d.-Kuhlen-Str. ★ **23. 1., 65549 LIMBURG,** Stadthalle, Hospitalstr. 4 ★ **23. 1., 49074 OSNABRÜCK,** Stadthalle, Schloßwall 1-9 ★ **30. 1., 40822 METTMANN,** Neandertalhalle, Gottfried-Wetzel-Str. ★ **30. 1., 46485 WESEL,** Niederrheinhalle, An de Tent 1 ★ **6. 2., 51373 LEVERKUSEN,** Forum, Am Büchelter Hof ★ **6. 2., 56564 NEUWIED,** Heimathaus, Schloßstr./Luisenstr. ★ **Adler-Märkte** von 11-16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- und Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren und Puppen ★ **Auskunft, Anmeldung:** M & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH, Tel. 02103/51133 und 0203/746327, Fax 02103/52929.

Am 11./12. und 18./19.12.93 Modellbahnausstellung verschiedener Spuren. Im Saal des Goldenen Löwen, Hauptstr. an der B 282 Mühltroff, von 10-17 Uhr mit Neuheiten von TT-Herstellern als Leihgabe, Info. A. L Modellbahn, Willi Augst, Dr. Schmincke Str.1, 07919 Mühltroff, Tel. 036645/697

EISENBAHN-, PUPPEN- UND SPIELZEUGBÖRSEN

Termine

Radolfzell	Konstanz
TKM Milchwerk	Konzil
22.01.1994	26.02.1994

jeweils v. 10-16 Uhr

Veranstalter: P. + G. Scherer · Konstanzer Str. 47 78315 Radolfzell · Telefon: 07732/14086

Modelleisenbahn, Autos und Spielzeug-Märkte am 4.4./8.8./26.12.93 im Bürgerhaus in 6095 Ginsheim von 10-15 Uhr, Info: Tel. 06144/6366, Fax 44324

Am 6.2.94 findet von 9.00 bis 13.00 Uhr in 12679 Berlin, die 13. Modellbahnbörse "Bernau" in der Ludwig-Renn-Str. 1 statt (3 Min. vom S-Bahnhof R.-Wallenberg-Str.). Tischbestellung bitte an Hennig Herzog, Märkische Allee 242, 12679 Berlin, Tel. 030/5452294

...sche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete

KLEINANZEIGE

❏ **Privatanzeige** ❏ Gewerbeanzeige (Händleranzeigen werden mit „H" gekennzeichnet)

Bitte veröffenlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❏ Biete ❏ Suche ❏ Tausche ❏ Verschiedenes ❏ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 20,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____

Bankleitzahl ____ bei der ____ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

STRASSE/NR. PLZ/WOHNORT DATUM/UNTERSCHRIFT

❏ Ja, ich bin Abonnent von MODELL EISENBAHNER

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN

sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner
Borkumstraße 2
13189 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die **Ausgabe 2/94 ist am 10. 1. 1994. MODELL EISENBAHNER 2/94 erscheint am 2. 2. 1994.**

Nürnberger Spielwarenmesse

Vom 3. bis 9. Februar findet in den Nürnberger Messehallen die diesjährige Spielwarenmesse statt. Mit Spannung können die Neuheitenankündigungen für die kommende Saison erwartet werden. Einige Kostproben sind schon den ersten neuen Prospekten zu entnehmen. Uns erreichten Kataloge von Auhagen, Baumann, Gützold, Preiser, sb-Modellbau, Tillig (ehemals BTTB und Pilz), Trix und US-Train.



Anfangspackung

Die neue „Fantasy"-Spielbahn bietet LGB zunächst als Startpackung an. Sie enthält einen Güterzug, einen Schienenkreis (Spurweite IIm) und einen Trafo. Die Fahrzeuge werden mit der LGB-Kupplung verbunden. Alle Teile sind wetterfest und daher für drinnen und draußen gleichermaßen geeignet. Die Dinosaurierfigur soll die spielenden Kinder anregen, auf Papas Gartenbahn oder im Kinderzimmer sich ein eigenes „Fantasy"-Land zusammenzustellen. ▶



Werkfoto



märklin

Rote Lokomotiven

Märklin wartet derzeit mit neuen in Metalltechnik hergestellten Lokomotivmodellen auf: die Lok 2000 der SBB und der BR 243 der DR. Beide H0-Modelle sind als Wechselspannungs- und Digitalfahrzeuge zu haben. Sie sind mit NEM 362-gerechten Kupplungsschächten ausgestattet.

ARNOLD Railex

Saxonia

Das neuste Arnold-Produkt entstand in Zusammenarbeit mit Railex: der historische Zug „Saxonia" der Leipzig–Dresdener Eisenbahn. Der komplette Zug, der als einmalige Sonderauflage erscheint, ist, wie schon der Königlich-Bayerische Hofzug, in reiner Handarbeit und zum Teil in feinster Ätztechnik hergestellt. Als technische Raffinesse sitzt der Motor im Gepäckwagen, so daß dieser wertvolle Zug auch auf einer N-Spur-Anlage gefahren werden kann. ▼

DRG Modell BERLIN

DT 59

Als Bausatz (etwa 480 Mark) oder als Fertigmodell (etwa 600 Mark) liefert Helge Langer, Kirschenallee 12, 14050 Berlin, den Dampftriebwagen der BR DT 59. Das Gehäuse besteht aus geätztem Messingblech, das gebogen und gelötet geliefert wird. ▼





Werkfoto

PKP-Loks

Piotr Heda in Pl-27-203 Starachowice 5, Skr. poczt. 11, liefert die PKP-Lokomotiven (M62). Sie entstanden auf der Basis von Gützold-Modellen. Das Modell mit den roten Schildern ist eine Werkslokomotive. Je Modell werden 89 Mark verlangt. ▶



BEMO

Tw und Loks

Der bereits für 1992 angekündigte Triebwagen der Spreewaldbahn VT 133 ist jetzt lieferbar. Die Konstruktion und Produktionsvorbereitung erfolgte im Hause Bemo, produziert wurde aus Kostengründen in Korea.

Neu ist auch die 101-962 der SBB. Das 1:87 Modell ist eine Variante der bereits seit 1992 erhältlichen HGe4/4II und besitzt einen funktionsfähigen Zahnradantrieb. ▶



Fotos: Stirl

Railino

Schotterwagen

Beim Railino-Vertrieb (Lok 14 GmbH, Thalkirchner Str. 14, 80337 München) ist das neue Nm-Modell zu haben. Der mit Zweikomponentenlack behandelte Schotterwagen ist ein Messingmodell von großer Feinheit. Es kostet 260 Mark.

Werkfoto

WEINERT MODELLBAU

HSB-Mallet

Die für 1992 angekündigte 99 5906 der Harzquerbahn ist nun bei Weinert erhältlich. Die Lokomotive ist wahlweise in H0e oder H0m mit Mabuchi- oder Faulhaber-Motor lieferbar. Der 500 Mark teure Komplettbausatz enthält Messingfeingußteile und Neusilbergußräder. ▶



Werkfoto



KARSEI Modellbahn

Wasserkräne

◀ Das thüringer Unternehmen Karsei liefert ein beachtliches Sortiment an Wasserkränen für die Nenngröße H0.
Der Kleinserienspezialist für Epoche II-Modelle verarbeitet hauptsächlich Weißmetall im Schleudergußverfahren.

PIKO

Bierwagen

Viele Modelleisenbahner sammeln Bierwagen. Piko hat nun schon den zweiten H0-Wagen für Freunde des flüssigen Brotes herausgebracht.
Beide Fahrzeuge sind vorbildgetreu bedruckt. Die Modelle sind detailliert; die freistehenden Kleinteile sind aber einzeln zuzurüsten. Das dauert eine Weile, weil einige Nach- und Justierarbeit erforderlich ist. ▶



BRAWA

Mit Licht

Telefonzellen zählen zu den kleinen Ausstattungen, die eine Modellbahnbahnanlage lebendig machen. Brawas Telefonzelle vom Typ FeH 78 kann auf Anlagen, die den Epochen IV und V entsprechen, aufgestellt werden. Die Stadtleuchte „Urbach" ist für H0-Anlagen bestimmt, mißt 52 mm und kann elektrisch betrieben werden. ▼

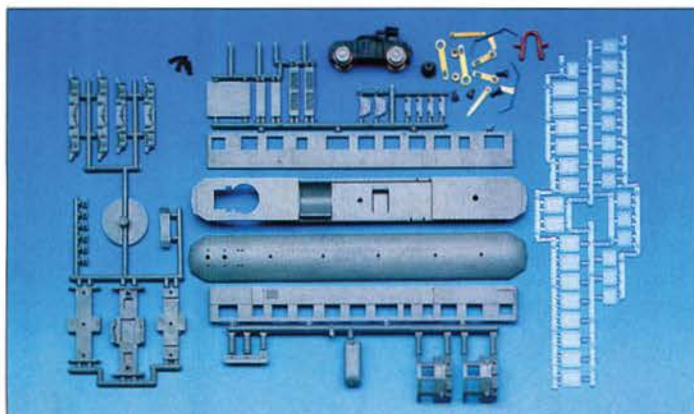


Fotos: Stirl

Bierwagen

Einen besonders bedruckten Sachsenmodelle-Wagen liefert Wörner Vertrieb, Hunzelweg 3, 71729 Erdmannshausen. Das limitierte H0-Sondermodell widmet sich dem Biertransport und kostet etwa 30 Mark. Ein Echtheitszertifikat mit Seriennummer liegt der Packung bei. Das Modell ist mit NEM-Schächten und Bügelkupplungen ausgestattet. ▶





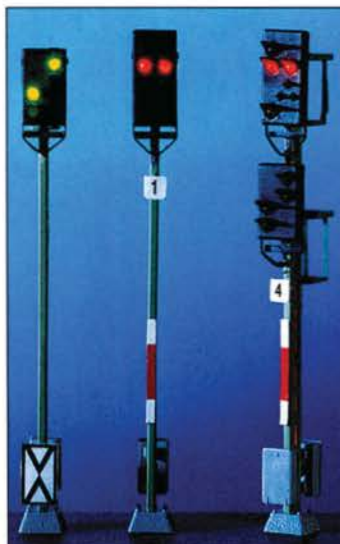
Bausatz

◀ Der Essener Kleinserienhersteller Jeike widmet sich vor allem TT-Fertigmodellen und Bausätzen. So gibt es den VT 365 fertig (etwa 380 Mark) und als Bausatz. Die Fenster sind verglast. Dem Bausatz liegt auch das Getriebe, eine kurze Vorbildbeschreibung und eine skizzenhafte Bauanleitung bei.

Viessmann

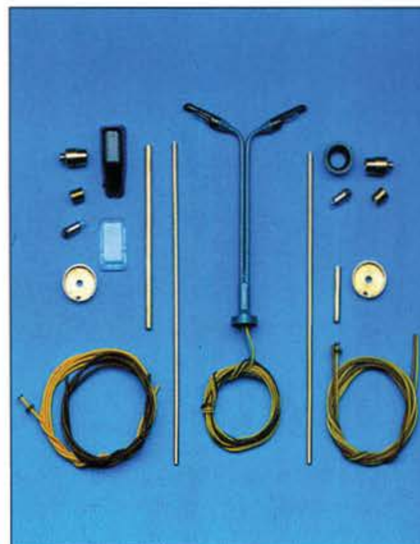
DB-Signale

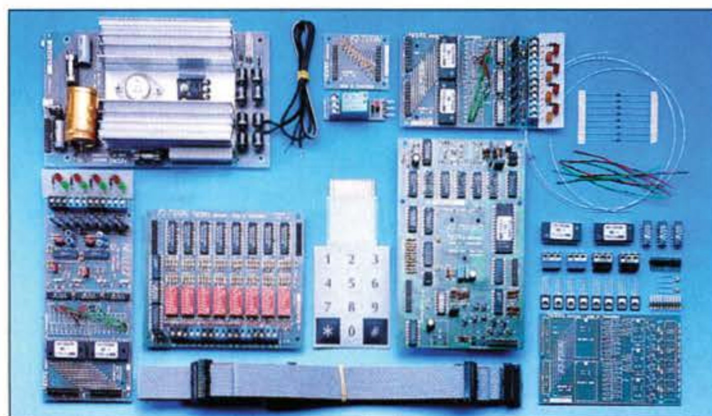
Die neue Generation der DB-Lichtsignale ist bei Viessmann zu haben. Sie bestehen aus Messing und sind mit dem Viessmann-Patentsteckfuß ausgestattet. Der Kompromiß, die Lampenschirme der Größe der Leuchtdioden anzupassen, fällt kaum auf. Auch das Bühnengeländer ist zierlich. Auf Wunsch sind diese Signale auch zusätzlich mit dem Gleissperr-Signallicht ausstattbar, sodaß die kleinen weißen Lichter funktionsfähig sind. ▶



Lampen im Bausatz

Die Firma Zaade, Spezialist für Modellbahnelektronik, findet man in 38102 Braunschweig, Kastanienallee 65. Sie bietet Lampenbausätze aus Messing an. Die H0- und N-Bausätze gibt es als Bogenlampe, Parkleuchte oder mit Peitschenmast. Alle Teile einschließlich der Fassung und 19 V-Glühlampe werden mitgeliefert. Die Bausätze kosten zwischen 4 und 8 Mark. Für Fertigmodelle müssen zwischen 8 und 16 Mark bezahlt werden. ▶





ECKL electronic

Digitalbausatz

Das Produkt ISI-TRAIN ist eine Digitalsteuerung ausschließlich für elektrisches Zubehör. Die abgebildeten Komponenten kosten etwa 500 Mark und können 8 Anschlüsse steuern. Das System ist als Baukasten konzipiert und beliebig erweiterbar. Die Baugruppen gibt es auch als Fertigteile.

Auhagen

Bahnhof Bergheim

Für Kinder und Erwachsene eignen sich die neuen Kartonbausätze von Auhagen. Mit Alleskleber, Schere und Pinzette ausgerüstet, lassen sich wirkungsvolle Gebäude zusammenkleben. Sie stehen den Kunststoffbausätzen in nichts nach. Zurüstteile liegen bei. ▼







Fotos: Stirl

FALLER

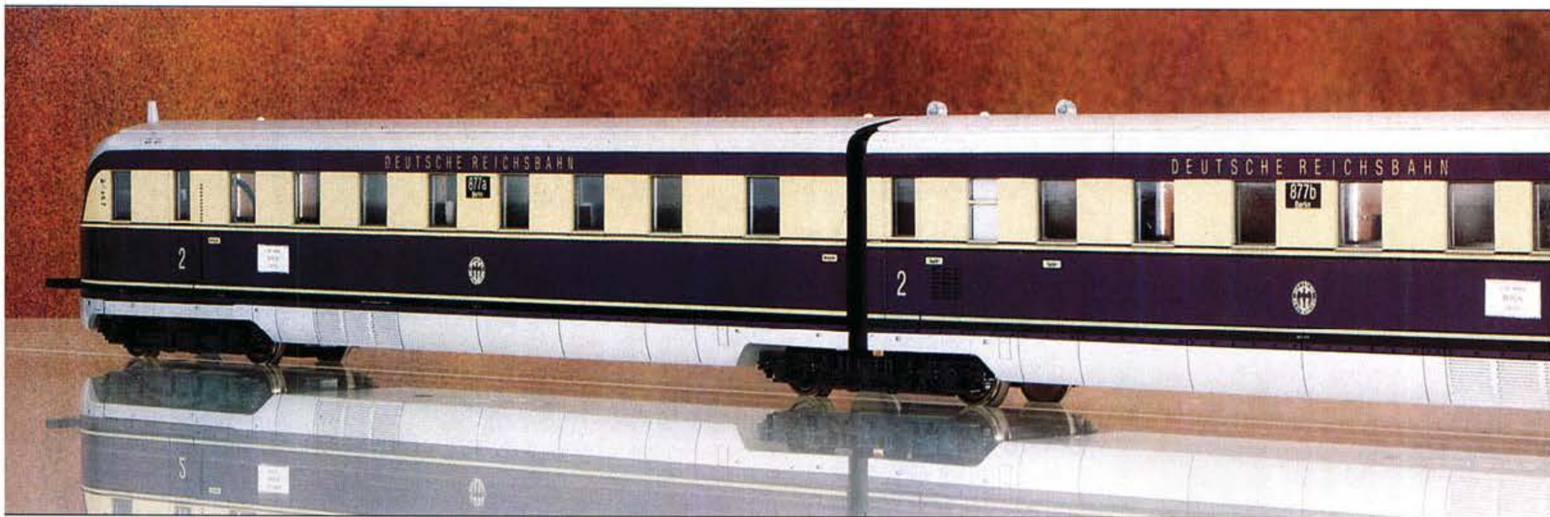
Häuserzeile

Oft findet man Kleinstädte als Hauptmotiv von Modellbahnanlagen. Faller hat zur Gestaltung von Häuserzeilen dreigeschossige H0-Häuser neu im Programm. Ob Laden-, Fachwerk- oder geputztes Wohnhaus, alle H0-Gebäude können auf Anlagen ab Epoche II aufgestellt werden.

VOLLMER®

Gartenmarkt

Industrie- und Handelseinrichtungen bringen Abwechslung auf die Anlage. Ein Gartenmarkt läßt sich gut in ländlichen Gegenden oder am Stadtrand aufstellen. Vollmer bietet für 30 Mark einen solchen Bausatz für die Nenngröße H0, der mit vielen Kleinteilen ausgestattet ist.





Katos SVT

Japan ist bekannt für Produkte mit hohem technischen Niveau. Auch die Firma Kato hat ihren Sitz im Land der aufgehenden Sonne. Von dort kommt die neueste Version des Fliegenden Hamburger.

Der SVT 877 präsentiert sich mit einer perfekten Farbgebung. Die beige/violetten Seitenwände wirken vorbildgetreu. Dach und Wagenschürzen sind silbrig gehalten, die porenfrei lackierte Oberfläche läßt das Modell glatt erscheinen. Die schwarzen Zierlinien sind ebenso überzeugend gedruckt wie der Reichsbahn-Schriftzug. Das Reichsbahn-Emblem ist dagegen bei unserem Modell verwischt, und die Wagennummer sitzt schief. Bei dem Preis des Modells sucht man vergebens nach erhabenen Schilderflächen oder Schilder in Einzelteilform.

Das Gehäuse besteht aus Kunststoff. Wagendach und Wagenboden passen so gut zusammen, daß die Teilekanten nur schwer zu finden sind. Die präzisen Türbeschläge der Gepäckraumtüren und die feinen seitlichen Lüftungsgitter zeugen davon, daß sich Kato auch zur Einbringung von feinen Imitationen der Erodiertechnik bedient. Unter den Wagenböden sind keine Einzelteile dargestellt.

Die glasklaren Scheiben passen ebenso zum guten äußeren Erscheinungsbild wie die flächenbündigen Lichtleiter der Stirnbeleuchtung. Obwohl am Modell dem Vorbild entsprechend wenige Details dargestellt sind, wurden Feinheiten wie die Scheibenwischer nicht vergessen. Einige Dachteile müssen selbst zugerüstet werden. Bei diesen Arbeiten sind an markierten Stellen Löcher in das Dachteil zu bohren. Diese Lösung kann nicht akzeptiert werden: Die Rastverbindungen sind zu stramm, so daß bei der Demontage leicht eine Beschädigung möglich ist. Auch von einer Gehäusedemontage ist wegen der zu fest sitzenden Rastungen abzuraten.

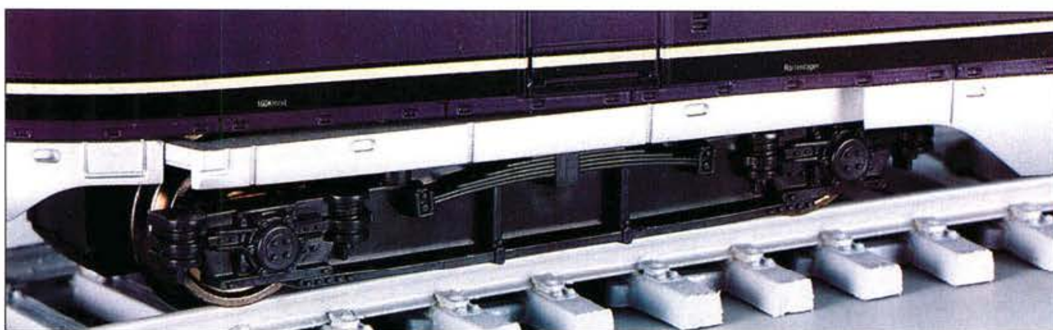
Im Inneren ist neben einer Einrichtung die einfache fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung von Spitzensignal und Schlußlicht zu entdecken. Ein Glockenankermotor mit Schwungmasse treibt über eine Gelenkwelle und das Schnecken-Stirnradgetriebe beide Radsätze des vorderen Drehgestells an. Das Fahrverhalten des Modells ist gut. Normgerecht wird bei 12 Volt die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes erreicht.

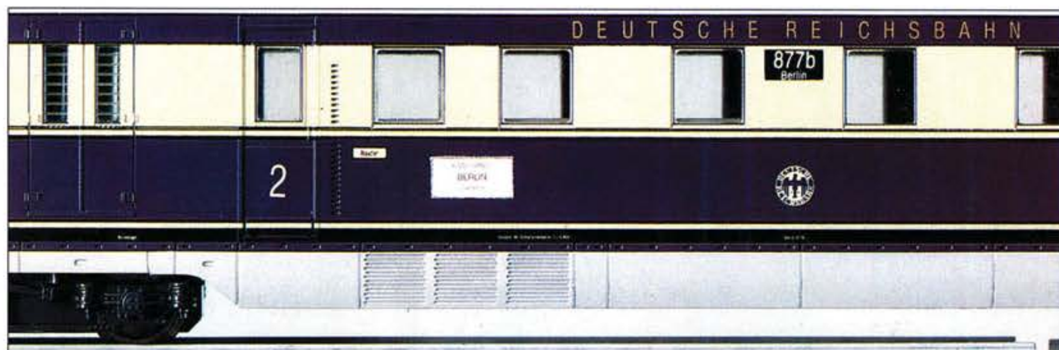
Bei 2 Volt beginnt das Modell, sich mit umgerechnet nur 7 km/h in Bewegung zu setzen. Der Auslaufweg ist reichlich, er verringert sich aber, wenn eine Innenraumbeleuchtung nachgerüstet wird.

J. Baumann, R. Ippen

FAZIT

Bei Katos Fliegendem Hamburger überzeugen sowohl die Fahreigenschaften als auch die Gestaltung. Doch der Preis des Modells ist, verglichen mit dem anspruchsvoller Dampflokomotiven, zu hoch.


Die fein gravierten Drehgestelle lenken einen Teil der Wagenschürze im engen Bogen aus.



Glatte Flächen, exzellente Farben und ein sauberer Druck kennzeichnen Katos Fliegenden Hamburger.

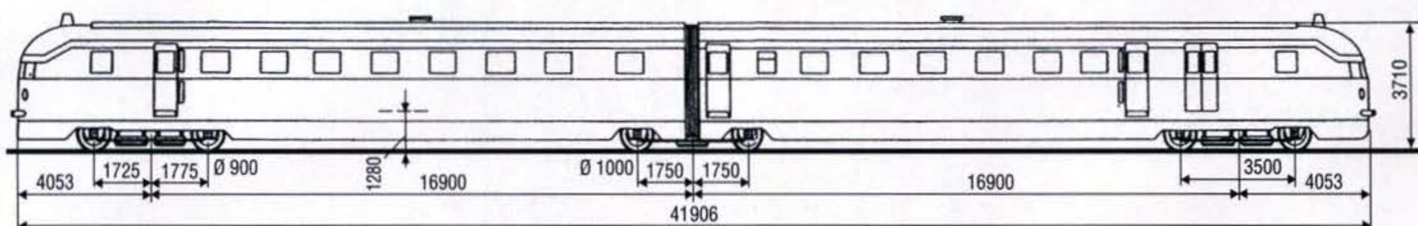




Mit viel Mühe lassen sich die Wagen trennen und das Dach abnehmen.



DATENBLATT VT 877 VON KATO





Bezeichnung:
Schnellverbrennungstriebwagen 877 der DRG (2. Version)

Hersteller:
Kato (Japan)

Epoche:
II, 1925–1945

Nenngrösse / Spur:
H0 /16,5 mm

Längenmaßstab:
1:87



Stromsystem:
Zweischienen, Gleichspannung

Steuerungssystem:
ohne

Beleuchtung:
fahrtrichtungsunabhängiges Spitzensignal und Schlußlicht

Motor:
Glockenankermotor mit Schwungmasse

Kraftübertragung:
über Kardanwellen und Schnecken-Stirnradgetriebe

Kupplungen:
ohne

Sonderausstattungen:
Innenraumbeleuchtung zum Nachrüsten

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1 : 87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	41 960	482,3	482,3
Höhe über Schienenoberkante	3 710	42,6	42,6
Achsstand in Drehgestellen	3 500	40,2	40,2
Raddurchmesser im Antriebsdrehgestell	900	10,3	10,3
Raddurchmesser	1 000	11,5	10,3



Nennspannung:
14 Volt

Strom bei Nennspannung:
0,29 Ampere

Masse:
320 Gramm

kleinster befahrbarer Radius:
358 Millimeter



Gehäusedemontage:
nur das Dachteil läßt sich abnehmen

Zugänglichkeit der Innenteile:
Gehäuse schwierig abzunehmen,daher wartungsunfreundlich

Zurüstteile:
wenige Teile müssen selbst eingesetzt werden, einige Bohrungen sind vorzunehmen

Bedienungsanleitung:
Sprache:
Deutsch

Vorbildteil:
nicht vorhanden

Zurüstteile:
gut beschrieben und bebildert

Wartungsangaben:
nicht vorhanden

Ersatzteilliste:
ausführlich



Katalognummer:
K 56042

Preis:
etwa 300 DM

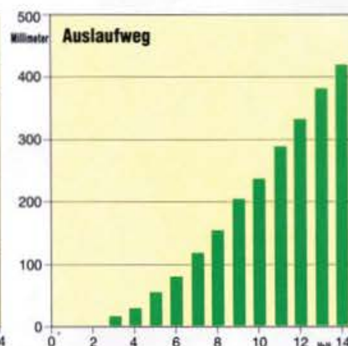
Im Handel:
Frühsommer 1993

Varianten:
SVT 877 DRG (1. Version), VT 04 DB, SVT 877 DB (Rhein-Main Basel), Wechselstromausführungen

Fahrwerte	U [V]	v [km]	I [A]	s [mm]
Anfahren	2,0	7	0,11	–
Kriechen	2,3	7	0,11	–
bei U_{min}	3,0	22	0,12	17
bei U_{Nenn}	14,0	176	0,29	422
bei 40 km/h	4,4	40	0,15	44
bei 150 km/h	12,0	150	0,26	337

U = Spannung; I = Strom; s = Auslaufweg; U_{Nenn} = Nennspannung; U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt







Pikos 01 533

Charakteristisch sieht Pikos H0-Modell der DR-Rekobaureihe 01⁵ aus: Die typische Frontpartie und die lange Domverkleidung auf dem Kessel sorgen für Unverwechselbarkeit.

Das Lokomotivoberteil besteht aus Kessel mit innenliegendem Ballaststück, Führerhaus, Umlauf und Pumpen. Ihre Trennkanten sind kaum auszumachen. Alle Kunststoffteile sind sauber gespritzt, der Kessel ist detailliert nachgebildet und seine angravierten Leitungen sind fein. Ein Kompromiß wurde bei der Darstellung der Handräder eingegangen: Sie sind direkt an den Kessel angespritzt. Auch die Pumpendarstellung ist einfach. Gut gelungen ist dagegen die Führerstandsnachbildung mit Feuerloch und Armaturen. Auch der Umlauf mit seiner exakten Riffelblechstruktur beeindruckt.

Das Führerhaus mit den markanten Oberlichtern und seinen bedruckten Seitenflächen wurde etwas vernachlässigt. Hier fallen vor allem die zu dicken und nicht im Ausschnitt sitzenden seitlichen Führerstandsfenster auf. Sie sind auch nicht glasklar.

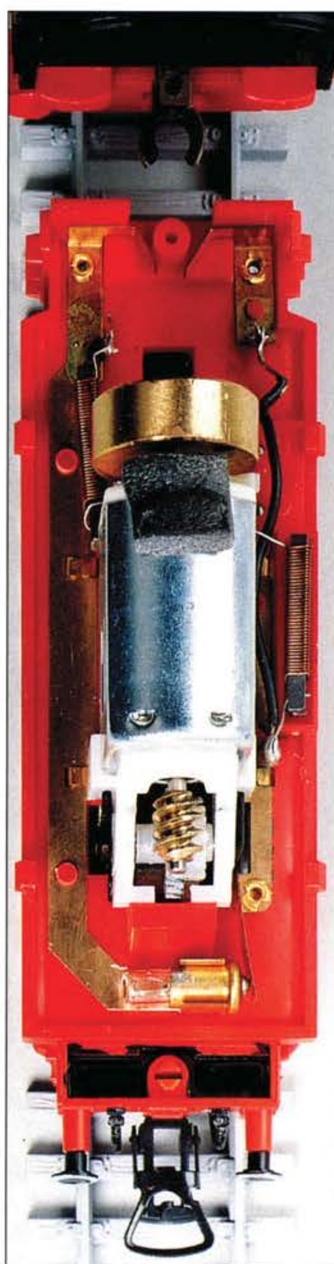
Eigentlich sollten die Griffstangen freistehend sein. Da die Formschieber beim Kunststoffspritzen des Führerhauses nicht exakt dichteten, gab es unschöne Stege zwischen den Griffstangen und der Führerhauswand. Wir entfernten sie mit einem Skalpell.

Das Modell ist gut lackiert. Die roten Flächen verlaufen mit einer sauberen Trennung zur schwarzen Grundfarbe. Der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ war allerdings bei unserem Modell nicht genügend prägnant gedruckt. Dies ist unverständlich, da die kleinere Beschriftung zu den Bremsangaben exzellent gelungen ist.

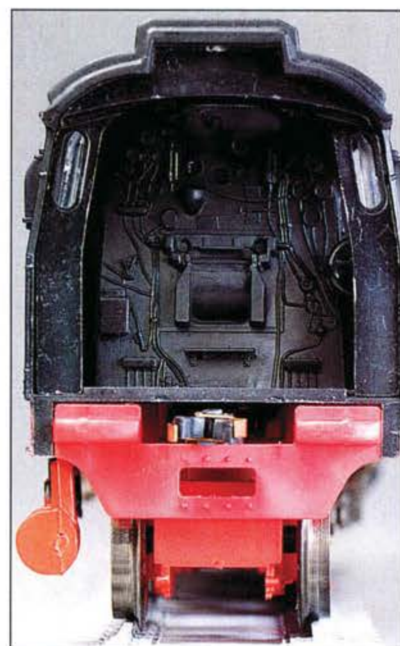
Das Fahrgestell und die fein gespeichten Räder sind unlackiert. Sie bestehen aus Kunststoff und unterscheiden sich im Farbton deutlich voneinander. Auch am Plastikgestänge stört die unsaubere Farbauslegung: Teilweise schimmert die umbrafarbene Grundfarbe durch, andererseits wurde über die Prägung hinaus oder auch nur unvollständig auslackiert.



Der rote Punkt, Kennzeichen für Stahlfeuerbüchse, ist ein Naßschiebebild.



Der Tender wird von einem dreipoligen Motor mit Schwungmasse über eine Messingschnecke angetrieben.



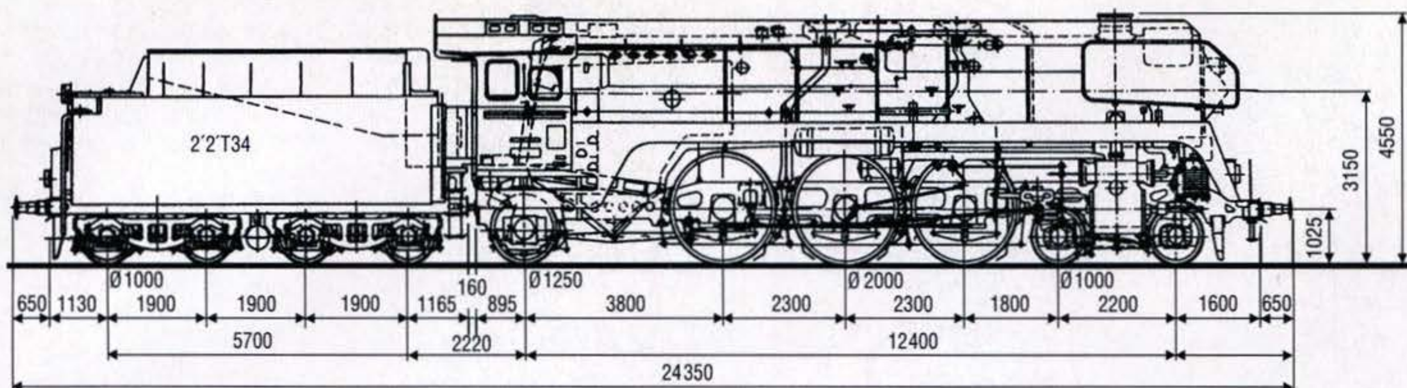
1973 konstruiert: detaillierte Führerstandsnachbildung.

Das Vorbild

Von 1962 bis 1965 sind im RAW Meiningen 35 Lokomotiven ab Betriebsnummer 01 102 zur Baureihe 01⁵ rekonstruiert worden. Kernstück der Rekonstruktion war die Ausrüstung mit einem geschweißten Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer, der als leistungsfähigster deutscher Lokomotivkessel gilt. Zu weiteren Umbaumaßnahmen gehörte die Ausrüstung mit neuen Zylindern in Stahlschweißkonstruktion, drei Kesselsicherheitsventilen, neuen Führerhäusern, einer bis zum Führerhaus durchlaufenden Domverkleidung. Einige Lokomotiven erhielten Boxpok-Radsätze nach amerikanischem Vorbild. Ab 01 519 wurden im Jahre 1964 alle Maschinen bis 01 535 bereits bei der Rekonstruktion Ölhauptfeuerung ausgestattet, alle anderen Loks bekamen nachträglich Ölfeuerung. Die rostgefeuerten Maschinen waren beim Bw Berlin-Ostbahnhof stationiert und im Schnellzugdienst nach Dresden und Stettin (Szczecin) im Einsatz. Die ölgefeuerten Loks waren vor allem bei den Bw Erfurt und Wittenberge stationiert. Die 01 509 und 01 531 sind als betriebsfähige Lokomotiven erhalten geblieben.

Quelle: Weisbrod, Bäzold, Obermayer; Typenbuch deutscher Lokomotiven; transpress Verlagsgesellschaft; 1992

DATENBLATT — 01⁵ VON PIKO





Bezeichnung:
Schlepptender-Schnellzug-Lokomotive 01 533 der DR

Hersteller:
Piko (Deutschland)

Konstruktionsjahr:
1973,1993

Epoche:
III, 1945–1970

Nenngrösse / Spur:
H0 /16,5 mm

Längenmaßstab:
1:87



Stromsystem:
Zweischienen, Gleichspannung

Maßvergleich	Vorbild mm	1 : 87 mm	Modell mm
Länge über Puffer	24 350	279,9	279,9
Höhe über Schienenoberkante	4 550	52,3	52,3
Tender- und Drehgestellraddurchmesser	1 000	11,5	11,5
Laufraddurchmesser	1 250	14,4	14,4
Radstand im Drehgestell	2 200	25,3	25,3
Kuppelradstand	2 300	26,4	26,4
Achsstand Tenderdrehgestelle	1 900	21,8	21,8

Beleuchtung:
fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal

Motor:
dreipoliger Motor mit Schwungmasse

Kraftübertragung:
Schnecken-Stirnradgetriebe

Kupplungen:
vorn und hinten Kupplungsaufnahmeschächte nach NEM 362, Bügelkupplungen



Nennspannung:
12 Volt

Strom bei Nennspannung:
0,13 Ampere

Masse:
430 Gramm

kleinster befahrbarer Radius:
380 Millimeter



Wartung:
Angaben zu Schmierstellen

Katalognummer:
50 001



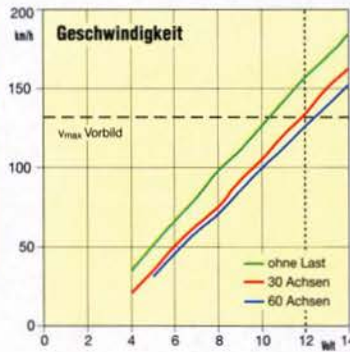
Preis:
etwa 225 DM

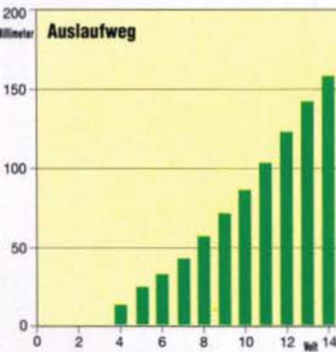
Im Handel:
seit September 1993

Varianten:
01⁵ der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte

Fahrwerte	U_0 [V]	v_0 [km]	I_0 [A]	s_0 [mm]	U_{30} [V]	v_{30} [km/h]	I_{30} [A]	U_{60} [V]	V_{60} [A]	I_{60} [A]
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	2,9	16	0,04	–	3,9	21	0,14	3,9	16	0,16
Kriechen	2,6	11	0,04	–	3,9	20	0,13	3,9	16	0,16
bei U_{min}	4,0	36	0,09	14	4,0	22	0,13	5,0	32	0,15
bei U_{Nenn}	12,0	157	0,13	121	12,0	133	0,17	12,0	125	0,20
bei 40 km/h	4,3	40	0,09	16	5,3	40	0,14	5,6	40	0,16
bei 130 km/h	10,2	130	0,12	89	11,8	130	0,17	12,4	120	0,21

U_0 = Spannung ohne Belastung; U_{30} = Spannung mit 30 Achsen; U_{60} = Spannung mit 60 Achsen; I_0 = Strom ohne Belastung; I_{30} = Strom mit 30 Achsen; I_{60} = Strom mit 60 Achsen; s_0 = Auslaufweg ohne Belastung; U_{Nenn} = Nennspannung; U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt

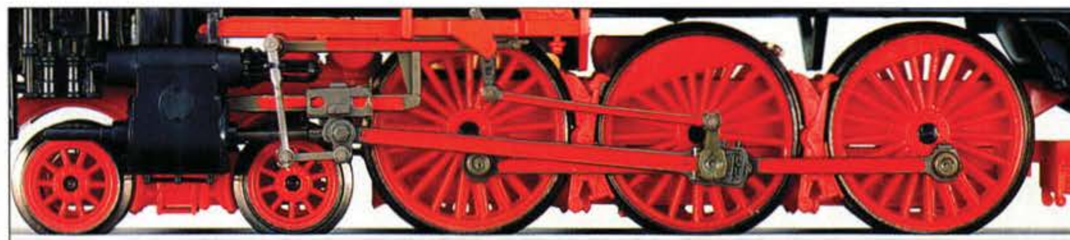




Am Tender gefallen die sauber gefrästen, erodierten und gravierten Details. Lackierung und Druck erfüllen höchste Ansprüche. Auch die detaillierten Seitenwangen des Tenderunterteiles sind gelungen.
Die Kupplung zwischen Lok und Tender ist durch einfaches Auseinanderziehen zu trennen. Kupferfedern übertragen den Strom sicher von der Lok zum Tender. Während unseres Testes gab es keine Störungen.
Dreipoliger Motor und Getriebe sind gut aufeinander abgestimmt, sodaß bei Nennspannung das Modell etwa mit der zulässigen Geschwindigkeit des Vorbildes fährt. Auch unter Belastung war das Fahrverhalten der 01 533 gut. J. Baumann, R. Ippen

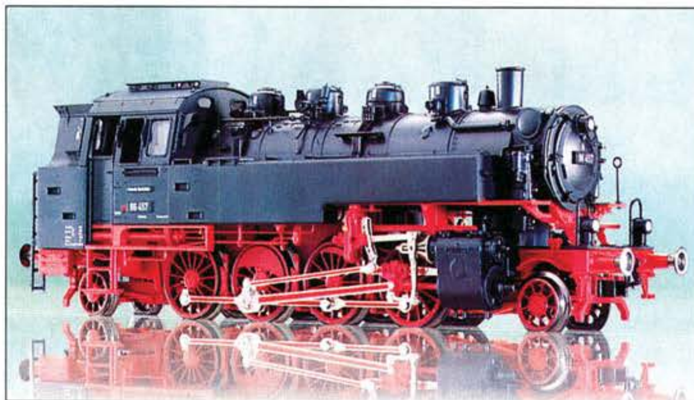
FAZIT

Pikos zwanzig Jahre alte Konstruktion der 01⁵ in H0 kann mit neuem Antrieb auf dem Markt der 90er Jahre bestehen. Der Preis des Modells ist angemessen. Vor einem Kauf sollte aber die Fertigungsqualität überprüft werden.



Das zierliche Gestänge besteht aus Kunststoff. Seine Farbgebung ist teilweise unsauber.

Voll daneben



Obwohl wir unsere Testergebnisse mit einem Computer ermitteln, geschieht es, daß etwas schief geht. Uns sind beim Test der 86 457 von Fleischmann beim Übertragen der Meßwerte ins Manuskript Fehler unterlaufen. Das haben wir zu spät bemerkt, sodaß wir in Heft 12/93 zu Feststellungen gekommen sind, die so nicht stimmen. Dafür entschuldigen wir uns bei der Firma Fleischmann.

Falsch ist unsere Aussage, die Zugkraft des Modells reiche gerade aus, um einen 15achsigen Zug mit schleudernden Rädern zu ziehen. Richtig muß es heißen: ..., um einen 30achsigen Zug ... Daher ist die Schlußfolgerung im Fazit, die Zugkraft sei begrenzt, so daß man Kompromisse im Fahrbetrieb machen müsse, unkorrekt. Richtig ist, daß die Zugkraft ausreicht, um vorbildgetreue Züge zu befördern.

In der Tabelle mit den Fahrwerten sind die Kopfzeile sowie die Werte für Anfahren und Kriechen falsch.

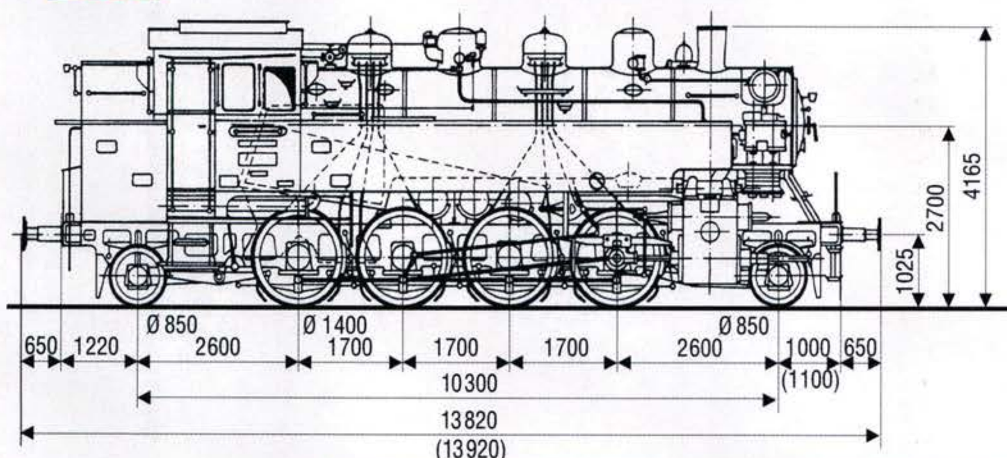
Und es wird auch keine Wechselstromausführung geben, sondern eine FMZ-Variante.

Die korrekten Tabellen stehen im folgenden Datenblatt.

R. Ippen



DATENBLATT 86 457 VON FLEISCHMANN





Bezeichnung:
Tenderlokomotive 86 457 der DB

Hersteller:
Fleischmann (Deutschland)

Konstruktionsjahr:
1993

Epoche:
Zustand Museumslok 1985

Nenngrösse / Spur:
H0 /16,5 mm

Längenmaßstab:
1:87



Stromsystem:
Zweischienen, Gleichspannung

Maßvergleich	**Vorbild** [mm]	**1 : 87** [mm]	**Modell** [mm]
Länge über Puffer	13 920	160,0	159,7
Höhe über Schienenoberkante	4 165	47,8	49,5
Kesselmitte über Schienenoberkante	2 700	31,0	31,7
Achsstand 1. – 4. Kuppelachse	10 300	118,4	118,0
Achsstand Kuppelräder	1 700	19,5	19,4
Achsstand Laufachse – 1. Kuppelachse	2 600	29,8	29,6
Kuppelraddurchmesser	1 400	16,1	16,0
Laufraddurchmesser	850	9,7	9,7

Steuerungssystem:
ohne

Beleuchtung:
fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal

Motor:
dreipoliger Rundmotor mit integrierter Schwungmasse

Kraftübertragung:
Stirnradgetriebe und Kuppelstangen

Kupplung:
Kurzkupplungskinematik, Aufnahmeschächte nach NEM 362, Profi-Kupplungsköpfe



Nennspannung:
14 Volt

Strom bei Nennspannung:
0,20 Ampere

Masse:
260 Gramm

kleinster befahrbarer Radius:
360 Millimeter

Zugkraft (über Seilrolle)
0 % Steigung: 932 mN
5 % Steigung: 735 mN
10 % Steigung: 667 mN



Gehäusedemontage:
einfach

Zugänglichkeit d. Innenteile:
sehr gut

Zurüstteile:
keine

Bedienungsanleitung:
Sprache: Deutsch
Vorbildteil: kurz und prägnant



Katalognummer:
4086

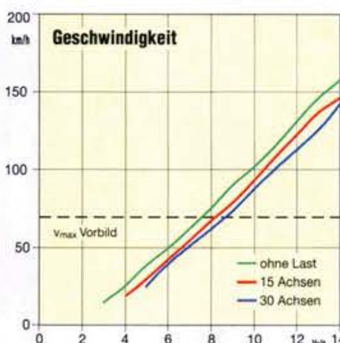
Preis:
240 bis 300 DM

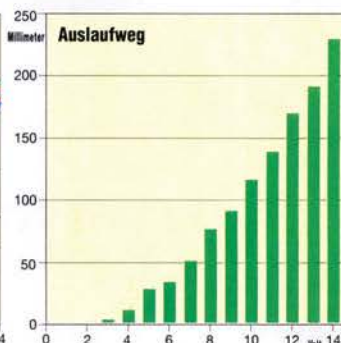
Im Handel:
seit November 1993

Varianten:
FMZ-Ausführung

Fahrwerte	U_0 [V]	v_0 [km]	I_0 [A]	s_0 [mm]	U_{30} [V]	v_{30} [km/h]	I_{30} [A]	U_{60} [V]	V_{60} [A]	I_{60} [A]
	OHNE LAST				15 ACHSEN			30 ACHSEN		
Anfahren	2,9	9	0,11	–	3,5	13	0,12	3,9	16	0,13
Kriechen	2,6	6	0,10	–	2,9	7	0,11	3,8	16	0,13
bei U_{min}	3,0	15	0,11	1	4,0	20	0,12	5,0	26	0,15
bei U_{Nenn}	14,0	158	0,20	224	14,0	146	0,21	14,0	140	0,22
bei 40 km/h	5,0	40	0,12	23	5,7	40	0,13	6,1	40	0,16
bei 70 km/h	7,5	70	0,16	30	8,1	70	0,16	8,6	70	0,18

U_0 = Spannung ohne Belastung; U_{15} = Spannung mit 15 Achsen; U_{30} = Spannung mit 30 Achsen; I_0 = Strom ohne Belastung; I_{15} = Strom mit 15 Achsen; I_{30} = Strom mit 30 Achsen; s_0 = Auslaufweg ohne Belastung; U_{Nenn} = Nennspannung; U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt







Das Maß aller Dinge

„Der Mensch ist das Maß aller Dinge" (Aristoteles). Diese Erkenntnis ist so alt wie die Menschheit selbst. Ob die Größe des Faustkeils in der Hand des Neandertalers, die Bauhöhe der Pergolengänge im alten Griechenland oder der nach neuesten ergonomischen Erkenntnissen gestaltete Sitz im ICE-Führerstand: Dinge werden vom Menschen geschaffen, um ihm zu dienen. Auf der Modell-Anlage schafft der Modellbauer die Dinge. Nach wessen Bedürfnissen? Nach welchem Maß?
Wir gingen in die Modellfigurenherstellung bei Preiser, um dort die Antwort auf unsere Fragen zu finden.

Das älteste bekannte Regelwerk über die Maßverhältnisse des Menschen fand man in einer Grabkammer der Pyramidenfelder bei Memphis (etwa 3000 Jahre v. Chr.). Mindestens seit dieser Zeit haben sich Wissenschaftler und Künstler um die Entschleierung der menschlichen Maßverhältnisse bemüht. So in den Hinterlassenschaften des Pharaonenreichs, der Ptolomäerzeit, der Griechen und Römer, in den Angaben von Leonardo da Vinci, Michelangelo und vor allem im Werk Dürers. Dieser ging bei seiner Betrachtung von der Höhe des Menschen aus und erteilte allen Körperabschnitten Verhältnismaße als Brüche des Ganzen. Eine perfekte Anwendung der Grundsätze des Goldenen Schnitts in der Natur!

Wieviel Platz braucht der Mensch?

Wer das Modellbauen lernt, sollte damit beginnen, sich die Größe der Gebäude und der Gegenstände möglichst anschaulich vorzustellen und sich hierin dau- ➪

ernd üben, so daß ihm bei jedem Zeichenstrich und jeder Maßangabe die Größe des zu entwerfenden Fahrzeuges, Bauteils oder Gegenstandes bildhaft vor Augen steht. Wir haben sofort einen richtigen Begriff von der Größe einer Sache, wenn wir neben ihr einen Menschen sehen, sei es in der Wirklichkeit oder im Modell.
Es ist bezeichnend für viele Modellanlagen, daß Modelle und Einrichtungen gar zu oft ohne die Modellmenschen gezeigt werden. Von diesen Modellen hat man allein nach Bildern häufig einen falschen Größenbegriff und ist erstaunt, wie ganz anders (meistens viel kleiner) sie im Vergleich zu einer Modellfigur erscheinen. Darin ist mit ein Grund zu sehen für die Beziehungslosigkeiten der Modelle auf manchen Anlagen; weil der Modellbauer von verschiedenen, zufälligen Maßstäben und nicht vom Modellmenschen ausgegangen ist.



Metamorphose: Am Anfang ist das Bild, die Vorlage. Ihr folgt die Herstellung der Wachsfigur, die hier recht eindeutig dem Bild nachempfunden wurde. Die H0-Figur schließt den Prozeß der „Menschwerdung" ab.

Vom „Kindermachen"

Mit unserem Besuch in Steinsfeld bei Rothenburg o. d. T. überraschen wir das Preiser-Team bei der Figurenbesprechnung. Der Seniorchef, Horst Preiser, ist nicht nur die Seele der kleinen Firma, sondern auch bekannt für die hervorragende Gestaltung der vielen Preiser-Dioramen, die stets bei Ausstellungen und Messen die Bewunderung der Besucher hervorrufen. Bei der Führung des Familienunternehmens wird er tatkräftig von seinen beiden Söhnen Volker und Jürgen unterstützt.



Teamwork: Seniorchef Horst Preiser mit seinen Söhnen Volker (m.) und Jürgen (l.) bei der Figurenbesprechung, der „Geburtsstunde" der Figur.

Die Figurenbesprechung beinhaltet die Beurteilung der vom Bildhauer hergestellten Wachsfigur und die erforderlichen technischen Ergänzung. Das geschieht mit Akribie und auf der Basis überaus vieler Unterlagen. Sie sind das Herz des Unternehmens: Ein halbes Dutzend Wandschränke, die bis obenhin angefüllt sind mit Zeichnungen, Zeitungsausschnitten, Büchern und historischen Darstellungen. „Alles, was mit der Menschengestalt, ihrer Bekleidung und ihrer historischen Umgebung zu tun hat, wird von uns archiviert, um bei den Figurenentwürfen zu Rate gezogen zu werden" erläutert Horst Preiser. „Oder wissen Sie, ob das Hervorblitzen der Unterrockspitzen unter dem Kleid einer Biedermeier-Dame schick war oder verwerflich?" - Wir wissen es nicht.
Woher kommen die Anregungen zu neuen Figuren und Figurengruppen? – Bei mehr als 3000 Figuren allein in der Nenngröße H0 eine berechtigte Frage. Doch selten geschieht so etwas spontan. Vielmehr geht der Entscheidung ein intensives Unterlagenstudium voraus und die Untersuchung, für welche Modellbereiche die Figuren relevant sein könnten. Schließlich produzieren die Preisers nicht nur Figuren in allen Nenngrößen zwi-



Gefühlsarbeit: Sorgsam werden die Wachsfiguren in Plasteline eingebettet und für die Abformung in Silikonkautschuk vorbereitet.

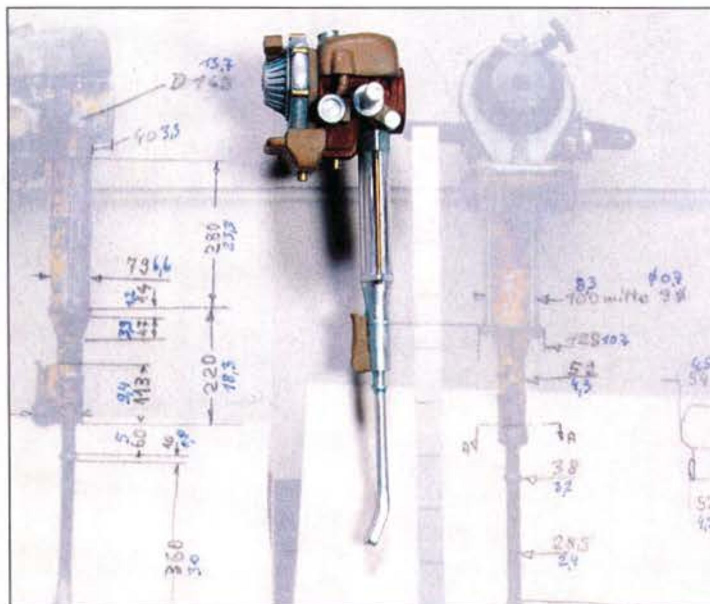
schen II und Z für den Modellbahnbereich, sondern sind auch für Historiker, Architekten und Dioramenbauer aller Sparten unverzichtbarer Quell für die allesbelebenden Figuren.
Wenn schließlich die Entscheidung gefallen ist, bleiben Formspachtel und Modellierdrehscheibe des Bildhauers immer noch unberührt, denn ein weiterer wichtiger Punkt ist die Pose der Figur. „Charakteristisch muß sie sein. Wie eine eingefrorene Bewegung, halt", erläutert Jürgen Preiser und zeigt uns Skizzen von einem schwertschwingenden Gallier. „Manchmal müssen bis zu zehn Stellungen gezeichnet werden, bis die echteste gefunden wurde".



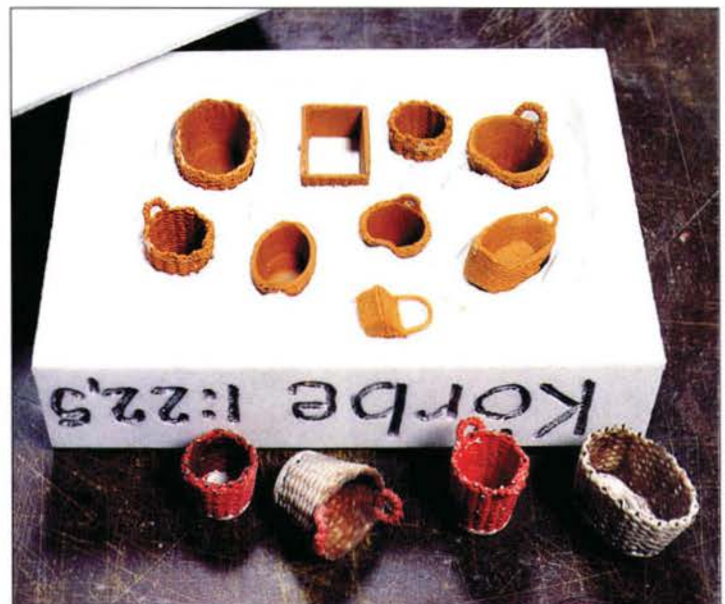
Schaufelware: Nicht nur die Figurenherstellung bedarf eines Urmodells. Auch für das Zubehör, wie Besen, Schaufeln, Gabeln, Brechstangen, Äxte und Hämmer müssen Urformen hergestellt werden.

Die „Schwangerschaft"

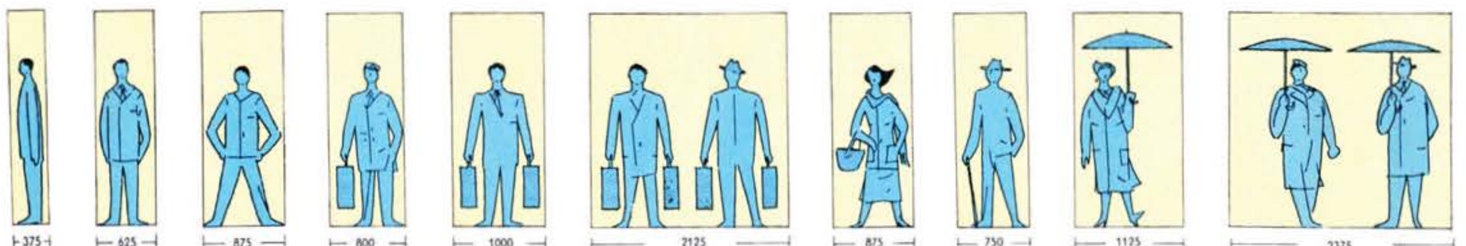
Endlich steht die Wachsfigur des Bildhauers auf dem Tisch des Preiser-Hauses. Jeder Muskel und jeder Faltenwurf ist hier überlegte Gestaltung. Oftmals aus blauem Wachs modelliert, machen die etwa 130 mm großen Figuren einen zerbrechlichen Eindruck. Das sind sie auch, und so wird von ihnen als erstes ein Abguß in Silikonkautschuk hergestellt. Vorsichtig wird die Figur in eine plastelineähnliche Masse eingebettet und abgeformt. Ist die Urform mit Kunstharz ausgegossen und entformt, kann nichts mehr die Figurenherstellung aufhalten: Auch wenn die empfindliche Wachsfigur Schaden erleiden sollte, das Figuren-Double gestattet immer wieder neue Formenherstellungen. Doch vorher muß das „Wachskind" noch einmal eine harte Prozedur über sich ergehen lassen: die Herstellung der „Mutterform". Ähnlich wie die Formensicherung der Urfigur durch ein Double er- ⇨



Handgefertigtes: Für eine Handstopfmaschine zum Gleisbau wird das Original fotografiert, mit Maßen versehen und aus über 50 Teilen zusammengesetzt.



Geflochtenes: Die Urmodelle der Körbe sind aus gewachstem Bindfaden, die im Silikon abgeformten Doubles bereits aus schnellhärtendem Epoxidharz.



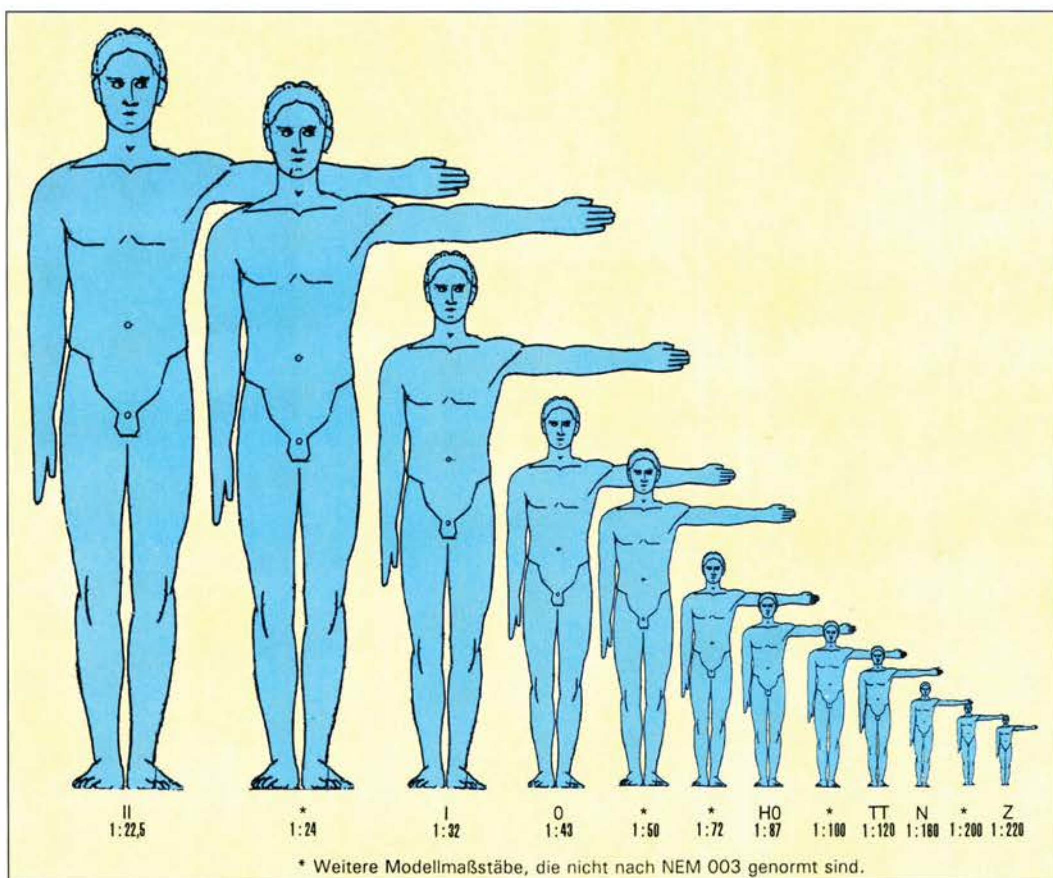
Platzbedarf: Die Zeichnungen stellen den Platzbedarf verschiedener Figuren im Maßstab 1:87 dar. Die Maße (in Millimetern) sind Vorbildmaße.

folgt nun die Herstellung einer Form aus festem Kunstharz, formbeständig und handhabungssicher. Machmal ist diese Form auch das Ende der Wachsfigur. Hinterschnittene Kanten lassen sich nun nicht mehr so leicht von der Figur trennen wie im weichen Silikon. So hilft zuweilen nur noch das Ausschmelzen der Wachsteile, um die Form frei zu bekommen.

„Engl. Reiter mit Pferd" steht auf der Form, die wohlverwahrt im Fond unseres Autos liegt, als wir von Steinsfeld nach Neustadt b. Coburg fahren.

Im „Kreißsaal"

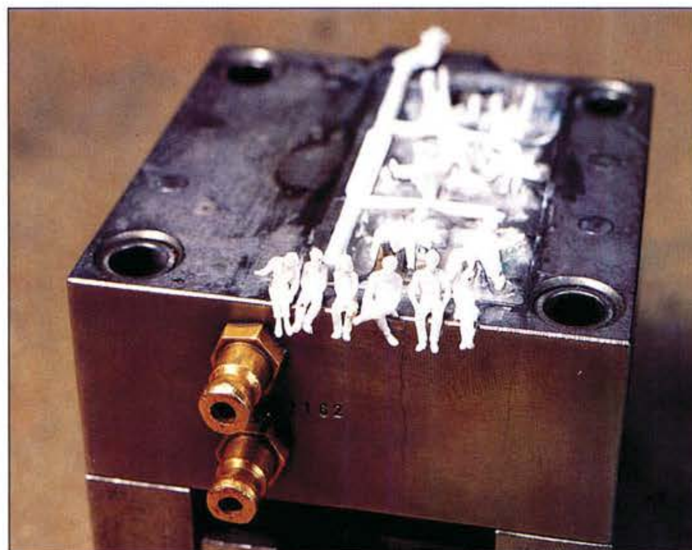
In Neustadt am Südhang des Thüringer Waldes befindet sich der „Kreißsaal" der Preiserlein, sprich: Der Formenbau und die Kunststoffspritzerei. In der Werkzeugmacherei riecht es nach Öl und erhitztem Stahl. Wie auf einer Schnur aufgereiht stehen die Kopierfräsen mit den panthografenförmigen „Storchenschnäbeln", und wie an einer Bartheke sitzen junge Männer



Maßstäbe: In zwölf Modellbaumaßstäben gibt es die Preiserfiguren. Hinzu kommt noch der Maßstab 1 : 500.



Storchenschnabel: Über ein einstellbares Hebelsystem können die Fräserbewegungen genau denen des Abtastwerkzeuges folgen.



Geisterstunde: Bei Vollmond und zur Mitternacht werden sie lebendig, die frischgespritzten Preiserlein - sagt man.

in blauen Kitteln auf hohen Holzhockern und führen mit konzentriertem Blick den Abgriffstahl in den Vertiefungen der Kunstharzform entlang. An den Hebelarmen des „Storchenschnabels" sind die Verkleinerungsmaßstäbe einzustellen: II, H0 und N ist zu erkennen, während der surrende Fräser in der Stahlform exakt die gleichen Vertiefungen hinterläßt, wie sie der Werkzeugmacher an der Urform abtastet.

Auch bei der Geburt eines neuen Preiserleins sind wir dabei. „Ich bin nun schon 15 Jahre im Betrieb und habe schon hunderte Formen hergestellt", erläutert einer der Männer, „doch die Abspritzung einer neuen Figur oder Figurengruppe erzeugt immer wieder Herzklopfen." Der Rest ist schnell geschildert: Nacharbeiten der Form, härten, und dann ab in den Spritzautomaten! Bis zu einer Million Abspritzungen muß eine Form aushalten, und just in diesen Tagen werden die ersten Formen aus den 60er Jahren bei Preisers ausgesondert.

Kaum zu glauben: Im Preiserschen „Kreissaal" werden jährlich 20 bis 25 Millionen Figuren, Wagen und Autos geboren!

Firmen-Kurzporträt

1947 begann Paul M. Preiser, ins Fränkische verschlagen, in einer Zweizimmerwohnung mit dem Schnitzen maßstäblicher Figuren aus Lindenholz.

1949 erfolgte die Gründung der Kleinkunstwerkstätten Paul M. Preiser.
1950 stand der Firmengründer erstmals mit seinen Figuren auf der Nürnberger Spielwarenmesse.

1951 begann die Produktion von Automodellen aus Holz. Der Betrieb war inzwischen weiter angewachsen und hatte neue Märkte entdeckt.

1956 begann in Steinsfeld die Kunststoff-Ära. Zwar lief die Produktion in Holz noch bis 1960 weiter, der Werkstoff Polystyrol jedoch eroberte die Herstellung.

1969 vergab man erstmals die Figurenbemalung ins Ausland, nach Indien.

1970 starb Paul M. Preiser. Sein Sohn Horst übernahm die Firmenleitung.

1980 gründete die Preiser KG auf Mauritius die Preiser Mauritius Ltd.. Hier erfolgt seitdem die Bemalung aller Figuren.

1993 übernahm die Firma den Deutschland-Vertrieb von Hasegawa, einem japanischen Plastik-Modellhersteller.



Riesenpfennig: Nur 3,5 mm groß sind die Figuren, die Preiser für den Architekturmodellbau und die Städteplaner im Maßstab 1:500 herstellt.

Die „Babyschule"

Dort, wo Mutter Erde besonders schön ist, erhalten die Preiserfiguren ihr buntes Outfit: Auf der Insel Mauritius, etwa 1100 Kilometer östlich von Madagaskar.
Lohnkosten, Fertigungs-Optima und natürliche, künstlerische Begabung der dort wohnenden Menschen sind einige Argumente der Firmenleitung für diese Entscheidung.
Wir jedoch beneiden die plastikweißen Preiser-Figuren ein bißchen, die aus dem winterlichen Neustadt nach Afrika fliegen, dort von über 200 jungen Kreolinnen unter den Pinsel genommen werden und schließlich schön und bunt lackiert in den bekannten Preiser-Schachteln die Reise in die ganze Welt antreten. „Preiser Mauritius Ltd." heißt der fernafrikanische Betriebsteil zur Modellbemalung, den Horst Preiser 1980 gründete. Inzwischen hat die Preiser-Figur die ganze Welt erobert und ist auf amerikanischen Modellbahnanlagen genau so zu Hause, wie auf denen im fernen Japan. G. Kerber



Tropenbunt: Bis ins ferne Mauritius fliegen täglich tausende kleiner Preiserfiguren, um von geschickten Frauenhänden bemalt zu werden.

Fotos: Stirl

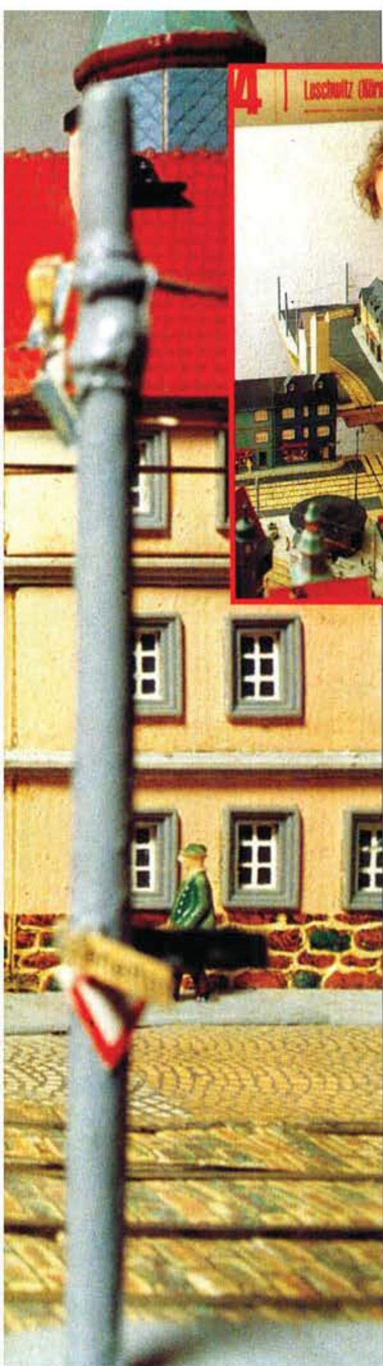
ANLAGE IN HO

Tram aus Mick

Es war in einer frostklaren Februar-Nacht auf dem Dresdener Postplatz in der Mitte der 60er Jahre. Wir warteten frierend auf unsere Straßenbahnen, die Nachts nur alle Stunden fuhren.
Unter der „Käseglocke", dem bekannten Warte- und Fahrkartenhäuschen, hatte eine fröhliche Faschingsband ihre Instrumente ausgepackt und improvisierte eine Jam-Session. Alle stapften im Rhythmus mit, teils vor Kälte, teils aus Freude.
Und dann bimmelten, rumpelten und quietschten sie plötzlich alle auf einmal heran: unsere Straßenbahnen, die sich hier trafen, um das Umsteigen in die vier Himmelsrichtungen zu ermöglichen. Damals waren sie noch eins, Dresden und seine Straßenbahnen; nicht nur des Nachts.



„Die Vier fuhr nach Zschertnitz", das wissen alle alten Dresdener. Der Hecht im Bilde links hingegen kommt aus Weißig.





Mit verschmitztem Dresdener Charme demonstriert Rolf Zschaler, wie die Streckenerweiterung angesetzt wird.



Ein großes Gleisdreieck stellten die Straßenbahn-Gleisanlagen auf dem Postplatz dar. Mittendrin die berühmte „Käseglocke".



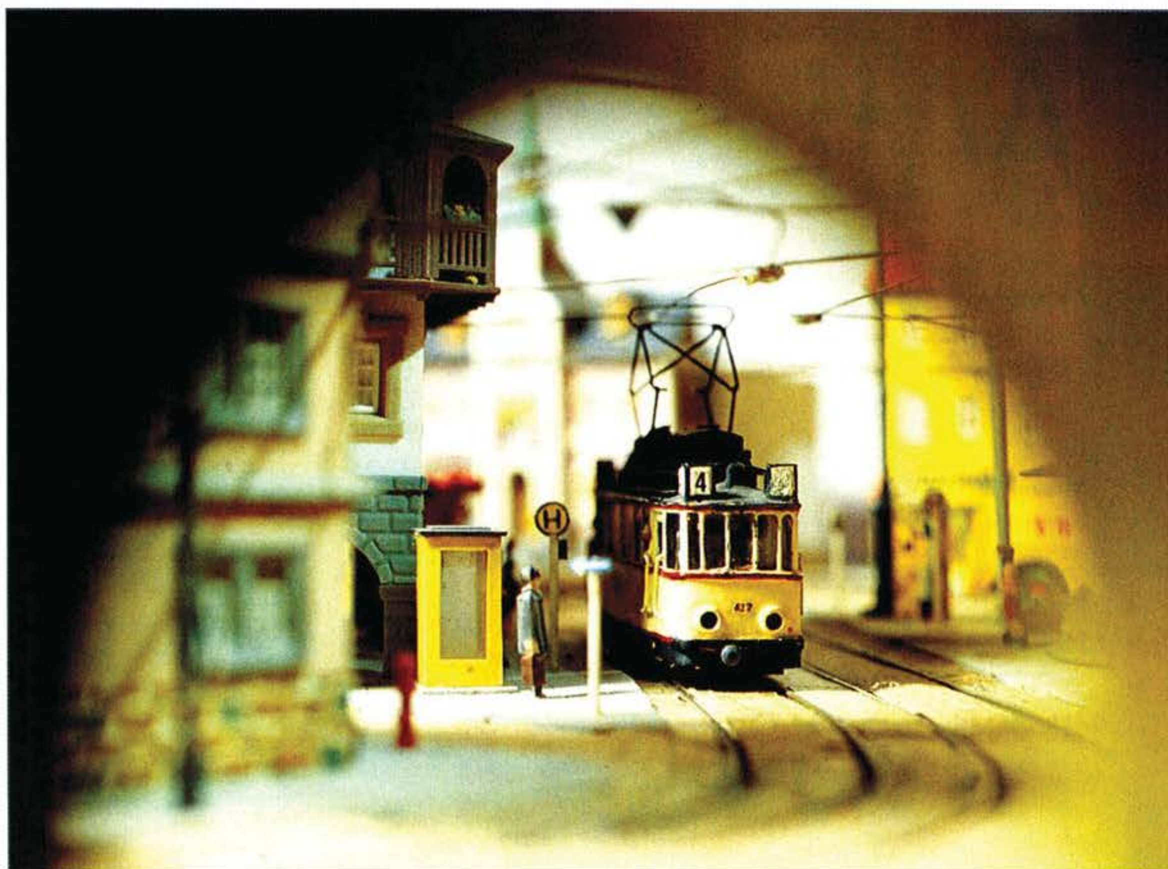
Am Straßenbahndepot Mickten wartet die Eins darauf, auf die Schiebebühne zu können, um dann im Dunkel des Schuppens zu verschwinden.

ten

Meine Kindheit verbrachte ich in Dresden-Mickten. Da wir unmittelbar neben dem Straßenbahndepot wohnten, war mir das Quietschen der ständig ein- und ausfahrenden Straßenbahnen ein gewohntes Geräusch, und ich erkannte an dem Klang der fußbedienten Glocken die Triebwagen und ihre Führer. Besucher unserer Familie konnten jedoch nächtelang nicht schlafen wegen des Straßenbahnlärms.
Als ich mich später mit der Modelleisenbahn beschäftigt hatte, wurde in jener kalten Februar-Nacht der Gedanke geboren, eine Straßenbahnanlage zu bauen.

Das größte Zimmer für die Bahn

In meiner Dreizimmer-Altbauwohnung hatte immer schon die Modelleisenbahn den Vorrang vor allen anderen Hobbys und Notwendigkeiten. Lieber hängte ich das Fahrrad an die Decke, als daß ich es der Modellbahn an Platz fehlen ließ. So richtete sich der Plan für die Straßenbahnanlage nach dem übriggebliebenen Platz neben der H0-Anlage und den Anbindungsmöglichkeiten zwischen beiden. Die An- und Verbindungen habe ich jedoch später auf eine zwei- ➪



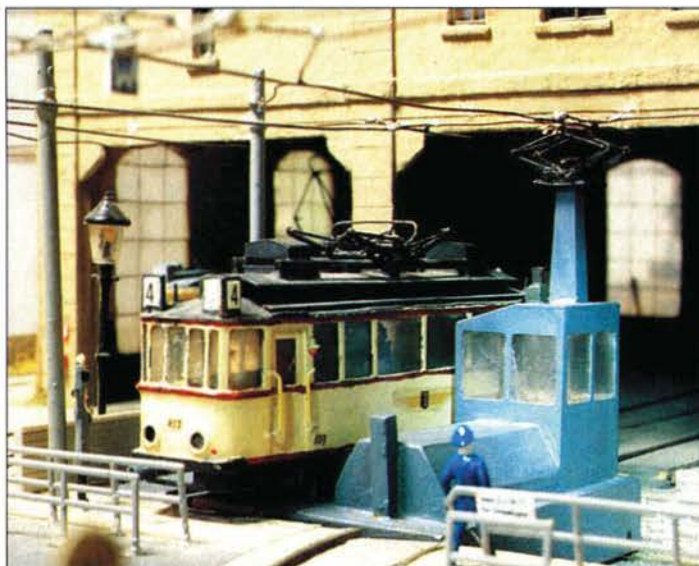
Ein Blick durch den Torbogen zeigt: Romantische Gebäude und eine alte Straßenbahn - Herz was willst du mehr?

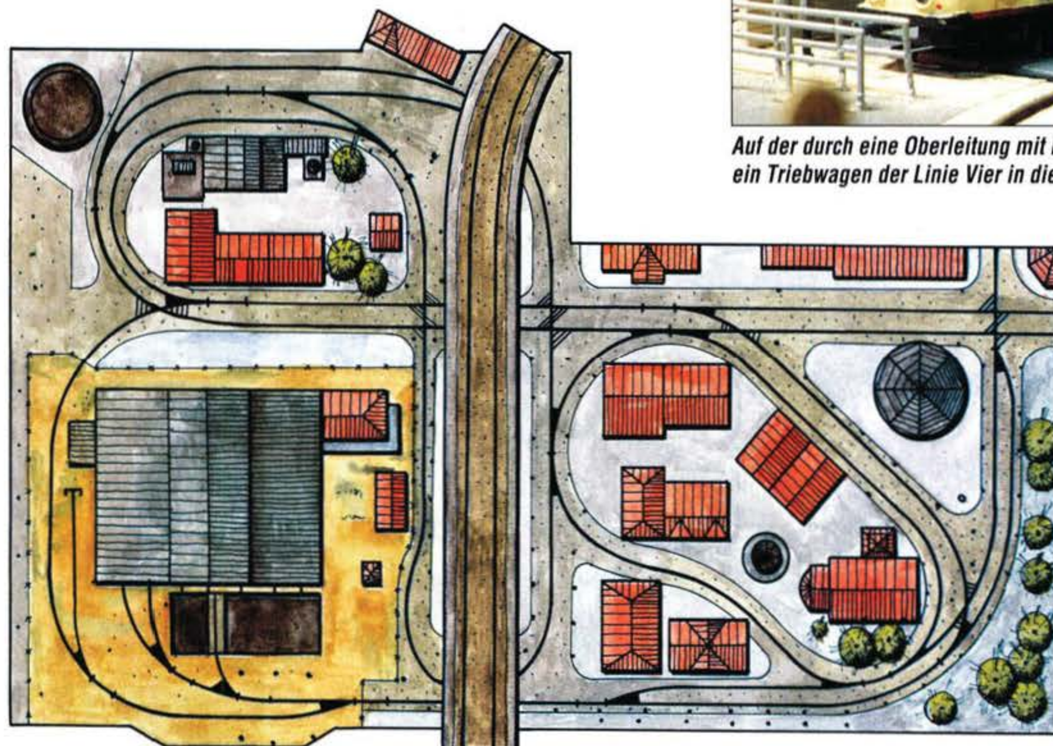
gleisige Strecke, die auf gemauerten Bahnbögen die Stadt durchquert, reduziert, weil ich eine reine Stadt-Straßenbahn haben wollte.
Neben der Unterquerung der bereits erwähnten Reichsbahngleise sollte die Anlage ein Straßenbahndepot á la Mickten, ein Gleisdreieck, Wendeschleifen, Kehranlagen und selbstverständlich die Nachbildung der „Käseglocke“ vom Dresdener Postplatz erhalten.
Als Pentacon-Spezialist legte ich mir die Latte der Perfektion im Bau und im Betrieb der Anlage sehr hoch. So sollten authentische Trieb- und Beiwagen aus meiner Kindheit verkehren und auch der berühmte „Dresdener Hecht“. Die Oberleitung sollte funktionsfähig befahrbar sein, daran angebrachte Schleifkontakte sollten vorbildgetreu die Weichen schalten, und die Einfahrt ins Depot sollte durch eine Schiebebühne geregelt werden, die ihrerseits die Energie aus einer Oberleitung nimmt. Weiterhin wollte ich nach Fahrplan fahren. Wenn auch die Straßennamen willkürlich aus dem Dresdener Strassenverzeichnis entnommen wurden, so gab es doch feststehende Touren, die pünklich mit einem Zeitfaktor 1:4 zu absolvieren waren. Arbeitszüge haben solche Zwänge nicht; sie verkehren des Nachts kunterbunt durcheinander.

In der Enge der Straßen

Um es vorweg zu nehmen: Alle Vorgaben, die ich mir selbst gestellt hatte, habe ich erfüllt. Die Motive sind echt dresdenerisch,wenngleich keine Originalgebäude gebaut wurden, und weil in unserer Stadt die Oberleitung vielfach zwischen den Häuserwänden abgespannt wird, machte ich das auf meiner Anlage genauso. Dazu mußten die Gebäudemodelle fest auf der Platte verankert werden. Bei einigen Häusern habe ich jedoch vergessen, die Dächer abnehmbar zu machen. Wenn sich da mal eine Verspannung im Inneren löst, „dann hab'sch aber de Brille uff!“ Das Gleis besteht aus Pilz-Flexgleis und Pilz-Weichenbausätzen, wobei das Gleis in extrem enge Radien gezwungen und auch die Weichen stets auf steilere Weichenneigungen und gebogene Herzstücke umgebaut wurden. Wie bei Straßenbahngleisen üblich, ist alles ebenerdig unter der Straßenoberfläche verlegt.
Die Trieb- und Beiwagen sind Um- oder Eigenbauten, motorisiert mit Faulhabermotoren und Schwungmassen. Die kurzen Achsabstände ermöglichen die problemlose Kurvenfahrt in den engen Bögen, die weichen Stromabnehmer gewähren einen sicheren Kontakt an der vorbildähnlich verlegten Oberleitung. Die Schiebebühne wird durch eine Gewindespindel angetrieben, wobei die Bühne an den vorprogrammierten Gleisen automatisch arretiert wird und die so freigegebenen Gleise mit Strom versorgt werden.
An allen Gefahrenpunkten befinden sich in der Fahrleitung aufgehängte Signale, die mit Leuchtdioden ausgerüstet sind. Signalbeeinflußte Stromabschaltungen gibt es allerdings nicht – schließlich will der Mann am Fahrpult auch ein wenig Nervenkitzel haben.
Wenn es Abend wird in Dresden, gehen die „Funzeln“ an. Auch auf meiner Anlage verbreiten zahlreiche Kandelaber ein gelbliches Licht. Mit einem Dimmer kann die Lichtstärke so reguliert werden, daß wirklich eine gaslaternenähnliche Atmosphäre entsteht. Nur durch die Kurven quietschen kann meine Straßenbahn nicht. Schade.

Rolf Zschaler


Auf der durch eine Oberleitung mit Energie versorgten Schiebebühne wird ein Triebwagen der Linie Vier in die richtige Schuppenposition geschoben.





Die Reichsbahnunterführung ist einem Brückenbauwerk, das der Überführung des Südkopfs am Dresdener Hauptbahnhof nachempfunden worden, wobei sogar die Säulen stimmen.

Fotos: Stirl

Mit Maß und Ziel

Die Zeit der Neuheiten-Fluten bei H0-Automodellen scheint überwunden. Ein erster Blick auf die Nürnberger Offerten des Modelljahres '94 scheint dies zu bestätigen. Weniger ist mehr oder Klasse statt Masse – diese Logik scheint sich auch bei den bislang erfolgsverwöhnten Autobossen der kleinen Maßstäbe durchzusetzen. Ihr Schaden sollte es nicht sein!

BREKINA ist ab sofort im Motorsportlager am Start. Was die Franken können, schaffen die Badener schon lange. BMW-Minis der 60er Jahre in den Versionen GT und TISA fahren in der Monte und der DTM. Gerade noch rechtzeitig zum alljährlich im Dezember ausbrechenden Modellbahnfieber kommen die Modelle der Sonderedition „Bundesbahn", die vom VW-Bus bis zum Büssing-Sattelzug Straßenfahrzeuge der DB im Outfit der Golden Sixties zum Vorbild hat.

KIBRI schickt seine Nutzfahrzeuge wieder einmal „auf Reisen". Diesmal trifft es den Menck-Bagger mit Ramme. Das Komplettset enthält nicht nur den angejahrten Rammbo, sondern auch zwei Satteltiefladezüge (Mercedes-Benz, MAN), mit der der gewaltige Zerstörer artgerecht zur Abbruchstelle überführt werden kann. Auch der Bagger-Dauerlutscher Liebherr 974 wurde facegeliftet. Die schwäbischen Ingenieure haben ihm ein DELMAG RH 1414-Bohrgerät umgeschnallt. Das Original schafft 32 Meter Bohrtiefe. Ergebnisse von Versuchsbohrungen im H0-Gebirge liegen bislang noch nicht vor.



Kibri, Maßstab 1:87, Kunststoffbausätze: Menck-Bagger auf Reisen und Liebherr 974 mit Bohrgerät.



Fotos: Stirl

Klose, Kehi, Beka; Maßstab 1:20/1:87: MAN, Lanz und Garant.

PRALINE offeriert für Halbnull-Gourmets neues Naschwerk. Stilgerecht auf US-Layouts paßt der lindgrüne Tatzelwurm der US-Feuerwehr mit dem Namen Ladder Chief. Er ist nicht weniger als ein Feuerwehr-Sattelschlepper. Der Auflieger trägt die gigantische Leiter, die drehbar ist.
Das VW Hebmüller Cabriolet ist ab sofort schlechtwettertauglich. Eventuell einsitzende Preiser-Passagiere werden jetzt durch ein Dach geschützt. Und: mit weiß abgesetzten Kotflügeln geht jetzt die Brezelkäfer-Polizei auf Streife.

ROCO versteckt seit neuestem Modellbahn-Artikel im Fahrzeug-Sortiment. Sowohl in H0 als auch in N wurden zwei Volvo-Zugmaschinen auf einem Rungenwagen verlastet. Leider nur unmotorisiert erscheint der an Egger-Zeiten seligen Angedenkens erinnernde Feldbahnlorenzug „Schwarzbau". Neben Diesellok, drei Zement- und drei Kastenloren sowie Gleismaterial macht ein gleichfalls beigepackter Unimog 1300L mit Holzanhänger das Ensemble zum Set.
Leider nicht zeitgenössisch beschriftet wurde der Mercedes L 4500 Heizöl-Tankwagen. Wie schön hatte der alte Hauben-Daimler mit nostalgischen Aufdrucken gewirkt...
Brandneu ist der Volvo FL 10 als Rungen-Hängerzug, „ASG"-Aufliegerkombination sowie im schicken Kleid von „Laura Ashley".

S.E.S. hat nun endlich den Lada Nova auf seine Kunststoffräder gestellt. Limousine und Polizeiwagen verfügen über eine „lenkbare" Vorderachse: Der Radeinschlag des Modelles kann fixiert werden, was dem realistischen Einsatz auf der Anlage zugute kommt.
Bis zum Abwinken stehen wieder Barkas B-1000 und W-50 – Varianten (ex-Espewe) auf der Neuheitenliste. Kriminal-Stories vom „mdr" machten den Ikarus-Bus 260 als Leitwagen der Polizei bekannt. S.E.S. liefert jetzt das passende H0-Modell.
Weinert liefert derzeit den Faun-Schlepper aus. Drei neue Garant-Varianten kommen von Beka. TT-Autos haben Kehi und Klose im Programm.

Uwe Ruck



Werkfoto

Weinert, Maßstab 1:87, Metallbausatz: Faun-Straßenzugmaschine.

So bauen wir

Die Glühdrahtsäge

Jeder Modelleisenbahner hat seine eigenen Modell-Baumethoden. Jeder schwört auf sie und glaubt, das für ihn am besten Machbare gefunden zu haben. Anfänger haben überhaupt noch keine Methode. Ihnen wollen wir mit unseren Beschreibungen helfen.

Leicht wird heute „light" genannt, und dieses Adjektiv ist nicht nur bei diversen Glimmstengeln anwendbar. Ich bleibe allerdings lieber bei meiner „Leichtbaumethode" im Modulbau, wovon ich im Nachfolgenden berichten möchte.

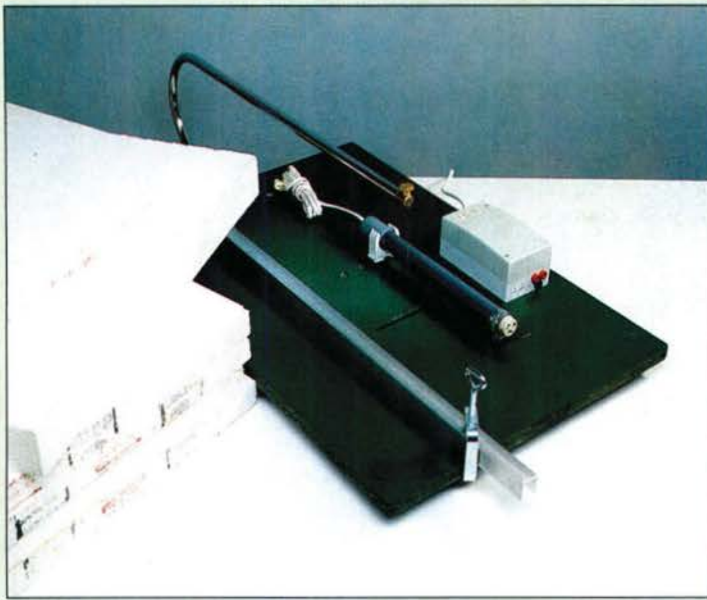
Schlußfolgerungen

Meine ersten Modellbahn-Anlagen und -Anlagenteile entstanden nach der früher so beliebten „Fliegendraht-Gips-Methode".
Die meisten kennen das: Über Spanten und Streben wird feinmaschiger Fliegendraht gespannt, in Berge und Täler geformt und abschließend mit einer dicken Schicht Gips versehen. Diese muß mindestens so dick sein, daß die Drahtmaschen ordentlich zugekleistert sind, und weil dabei meistens die Feinheit der Landschaftsgestaltung zu kurz kommt, wird noch eine Lage Gips aufgebracht, und noch eine, und noch eine... – Das Modul muß am Ende mit zwei Mann geschleppt werden, weil es fast einen Zentner wiegt.

Leichtgewicht

Mit dieser Schwergewichtigkeit der Module mußte Schluß gemacht werden! Eine Baumethode, die leicht und fest zugleich ist, war gefragt.

Am Modulrahmen war nicht viel Gewicht einzusparen. Der Werkstoff Holz ist für den Kasten aus Stabilitätsgründen unerläßlich, jedoch konnte, aufgrund der konzipierten Leichtbauweise des Geländes, auf zusätzliche Verstrebungen verzichtet werden.
Das Thema „Bahndamm mit Unterführung" wurde auf drei Module verteilt, deren Abmessungen nach dem vorhandenen Autokofferraum festgelegt wurden. Und weil der Damm in einem weitgeschwungenen Bogen (R = 4000 mm) verlaufen sollte, wurden die Längen der Bogenmodule nicht unter 1000 mm vorgesehen. Ein drittes, 430 mm langes Modul mit geradem Streckenverlauf dient als Zwischengerade, wenn die Bogenmodule als Gegenbogen verlegt werden sollen.
Die Herstellung der Modulkästen stellt für einen mit Grundkenntnissen in der Holzbearbeitung ausgerüsteten Modellbauer keine Schwierigkeit dar. Die Wände bestehen aus 10 mm dickem Sperrholz, die Eckversteifungen aus gehobelten Dachlatten mit den Abmessungen 20 x 40 mm. Einzige Hürde bei der Anfertigung der Bogenmodule war das Sägen der Ecken auf Gehrung, wobei mir eine einstellbare Tischkreissäge von großem Nutzen war.
Bei der Auswahl des Leichtbaustoffs für die Geländegestaltung ging ich sehr kritisch vor und schloß die Verwendung von „Normal-Styropor" aus dem Baumarkt aus. Hartstyropor hat etwa



Alle Arbeitsgeräte auf einem Blick: Hartstyropor PS 30, Stoyroporsäge S2, Handformer II sowie ein Spezialtransformator (von l. nach r.).

die doppelte Dichte und Festigkeit und erschien mir somit für meinen Zweck besonders gut geeignet. Zum Schneiden dieses Baustoffs verwende ich eine Glühdrahtsäge - eine Technologie, die ich jedem, der mit Styroporbaustoffen arbeitet, nur empfehlen kann. Neben der Trenneinrichtung für gerade und plattenlange Schnitte, die auch in beliebigen Winkeln zur Materialoberfläche verlaufen können, bietet die Firma Hoffmann noch sogenannte Handformer für das Ausschneiden von Bahngräben oder für die Geländegestaltung an. Dazu kann ein dicker Glühdraht in beliebige Formen gekrümmt und sodann durch den Schaumstoff gezogen werden. Nazu alle Formen sind auf diese Weise leicht und ohne lästige Krümelei herstellbar. Wer sich einer solchen Einrichtung bedient, sollte beachten, daß für die Schneideinrichtung grundsätzlich ein Spezialdraht vonnöten ist; die Verwendung üblicher Messing- oder Kupferdrähte führt zur Zerstörung der Einrichtung. Die Geräte können mit einem handelsüblichen Transformator betrieben werden, jedoch ist die Verwendung des von der Firma Hoffmann angebotenen Trafos zweckmäßig, da hier Spannung und Stromstärke speziell auf die Funktion der Glühdrähte abgestimmt wurden.

Zum Verkleben der Styroporplatten untereinander verwende ich Styroporkleber, zum Verkleben mit den Holzrahmen der Module Ponal. Das Verkleben einzelner Schichten des Baustoffs ist notwendig, wenn dickere Bauteile als 50 mm gewünscht werden, denn die handelsüblichen Styroporplatten sind nur maximal 50 mm dick. Bevor an den aufeinandergeklebten Teilen weiter gearbeitet wird, ist das endgültige Abbinden des Klebers abzuwarten. So schnitt ich nach der Rohformgebung des Dammes mit dem Handformer das Schotterbett des künftigen Gleises und die Entwässerungsgräben aus „dem Vollen" heraus.

Der Vorteil dieser Methode bietet eine bereits optimale Formgebung der Landschaft mit dem Handformer, so daß der nachfolgende Überzug mit Gips sehr dünn ausfallen, ja sogar stellenweise entfallen kann, was entscheidend zur Gewichtseinsparung beiträgt. Zum Abschluß wurde auf die Gipsoberfläche braune Abtönfarbe, vermischt mit Ponal, aufgetragen und in diese noch feuchte Schicht Turf von Woodland Scenics eingestreut.

Geländegestaltung

Für die Nachbildung des Bewuchses auf der Moduloberfläche gibt es viele Methoden, die sicher allesamt richtig sind. Auf meinem „Modul-Drilling" entstanden die Bäume aus Naturmaterialien oder aus gedrilltem Draht, der mit Foliage von Woodland beflockt wurde; die Straßen entstanden aus Busch-Pflaster und die Mauern der Unterführung aus Heki-Schaumstoffplatten. Das Wasser wurde mit Gießharz nachgebildet, dem ein wenig braune Humbrol-Farbe beigemischt wurde. Die Gleise wurden, nachdem die Schienen und Schwellen die nötige Patina erhalten hatten, in Schotter von Vaupel eingebettet.

Die Weidezäune habe ich aus gevierteilten Streichhölzern hergestellt (haben sie schon einmal Streichhölzer gevierteilt?) und für die Stacheldrahtnachbildung wurde schwarzer Zwirn gespannt. Allerdings ohne die Nachbildung der Stachel in H0!

Über weitere Arbeiten mit Hartstyropor und mit der Glühdrahtsäge von Hoffmann wird in einem nachfolgenden Teil dieser Serie berichtet.

Wolfgang Welsch

Wer liefert was?

Schaumstoff-Glühdrahtsäge und Hartstyropor
G. Hoffmann
Dankern 12 A
D-49733 Haren/Ems

Pflasterstraßen-Band
Noch GmbH & Co.
Postfach 1454
D-88230 Wangen

Woodland Scenics
Börner & Köhler KG
Tischlerstraße 9
D-30916 Isernhagen

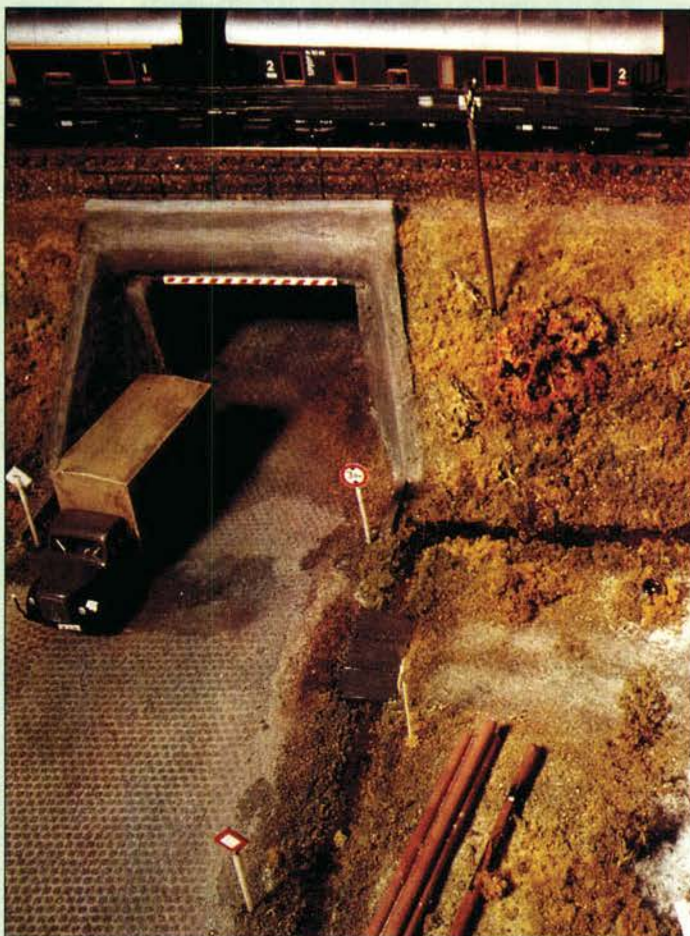
Heki-Mauerwerksplatten
HEKI-Kittler GmbH
Am Bahndamm 10
D-76437 Rastatt



Herstellen senkrechter Schnitte mit der Glühdrahtsäge von Hoffmann.



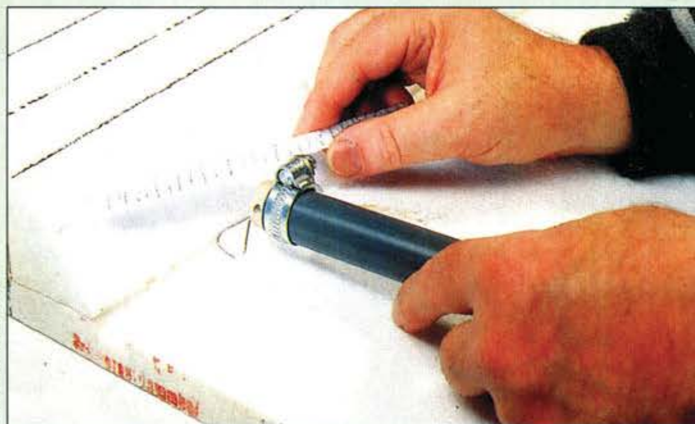
Lageplan des Moduldrillings mit dem 4000er Bogen.
Abmessungen der Module: r. = 1000mm, m. = 1100mm, l. = 430 mm.



Details am fertigen Modul im Bereich der Bahnunterführung.



Herstellen geneigter Schnitte mit der Glühdrahtsäge.



Fotos: Welsch/Stirl

Arbeiten mit dem Handformer. Hier bei der Formung eines Grabens.

WERKSTATT

Umbau von TT-Lokomotiven



Die 44 029 besticht durch viele Details am Fahrwerk. Das war problemlos möglich, weil sich der Antrieb im Tender befindet.

Auf der Basis der Modelle der Baureihen 56 und 86 von BTTB lassen sich weitere Umbauten herstellen. Nach dem gelungenen Bau der 50 4014 (MEB 12/93) wagte sich unser Autor als nächstes an die Herstellung einer 44er und einer 52er Dampflokomotive in TT.

Da die Fahrwerke der beiden geplanten Modellumbauten etwa gleiche Abmessungen haben, wie das der bereits umgebaute 50.40 (siehe Tabelle), konnten auch für den Bau der Baureihen 44 und 52 Rahmen und Getriebe der BR 56/86 der Berliner TT-Bahnen, jedoch ohne Tender, verwendet werden.

Rahmenumbau

Die Veränderungen an den Rahmen und an den Rädern gleichen denen des bereits Beschriebenen: Verlängerung des Rahmens um eine Kuppelachse, Verringerung der Rahmenhöhe um 1mm, Hinterdrehen der Radspeichen der Kuppelräder und Reduzierung der Spurkranzhöhe des Vorlaufrades. Auch die Anpassungsarbeiten an den Kuppelstangen sind analog: Verlöten von je zwei Stangen der BR 56, Verschließen der Bohrungen mit Messingblech und exakte Neuanfertigung der Bolzenlager nach den Achsabständen.

Im Gegensatz zum Umbau der BR 50 4014 wurde für den Antrieb der 52 2942 der verbesserte, rechteckige Motor aus der Zeuke-01 verwendet. Da die 44 029 in den 60er Jahren mit einem Tender 2'2'T 32 gekuppelt war, stellt der Rückgriff auf den Triebtender der BR 01 im Modell keinen Stilbruch dar. So bereitete der Rahmenumbau bei diesem Modell keine Probleme, weil auf die Motoren- und Getriebeanordnung keine Rücksicht genommen zu werden brauchte, und es konnte mehr Sorgfalt auf die Verfeinerung des Fahrgestells gelegt werden. Dieses Modell be-


Fotos: Stirl

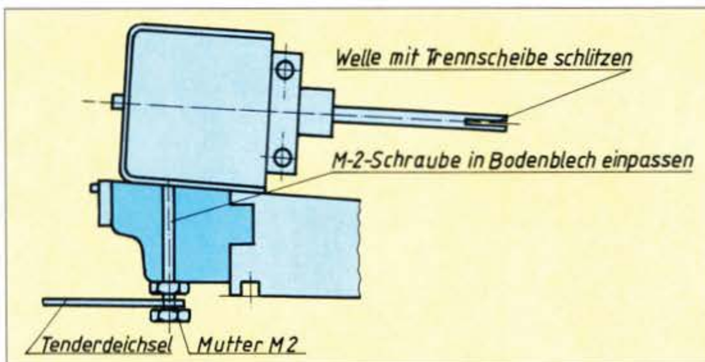
Typisch 52er: Der Wannentender bestimmt wesentlich das Bild dieser ÜK-Maschine, weshalb man ihn sehr sorgfältig nachbilden sollte.

sitzt einen Innenzylinder mit Treibstangen, verfeinerte Kreuzkopfausbildung und Steuerung, freistehende Sandfallrohre sowie die Nachbildung der Luftbehälter, Abschlammventile und Sammler unter dem Kessel. Auf einen Antrieb der Innenmaschine wurde jedoch verzichtet, da Kropfachse und Hubscheiben ohnehin nicht zu sehen gewesen wären. Am hinteren Rahmenende dieses Modells wurde der Führerhausboden der BR 01 mit dem Kasten für die Tenderkupplung eingepaßt.

Gehäuseumbau

Die Herstellung des Gehäuses der 44 029 war recht einfach, denn Führerhaus, Kessel sowie Umläufe und Windleitbleche stammen vom Gehäuse der BR 01. Der Kessel wurde um einen Schuß gekürzt und die erforderlichen Armaturen nach Vorbildfotos angebracht. Der zweite Sandkasten ist aus Zinn. Diesen Werkstoff verwende ich gern für solche Arbeiten, weil er sich leicht bearbeiten läßt und gut zur Gewichtsvergrößerung geeignet ist. Freistehend verlegte Leitungen, Tritte und Griffstangen vervollständigen das äußere Bild des Modells.

Wesentlich umfangreicher gestaltete sich die Anfertigung des Gehäuses der 52 2942. Langkessel und Rauchkammer wurden aus einem PVC-Rohr (Ø 17 mm) gefertigt, der Stehkessel, die Umläufe und die Führerhaus-Laufstege stammen von der BR 01. Sandkasten, Dom, Ventile und Glocke sowie der Schornstein wurden aus Messing oder Zinn hergestellt und durch Kleben am Kessel befestigt. Das Führerhaus und die Rauchkammertür lieferte das Gehäuse einer 35er. Pumpen, Turbogenerator und diverse Kesselventile stammen schließlich aus einer Kleinserie.



Verwendung des Zeuke-01-Motors für den Antrieb der 52 2942 in TT.

Veränderungen an der Bodenplatte für die BR 50, 52 und 44.

	BR 44	BR 50	BR 52
Achsabstand [mm]	1700	1650	1650
Länge über Puffer [mm]	22620	22600	22830
Treib-/Kuppelrad-Durchmesser [mm]	1400	1400	1400
Vorlaufrad-Durchmesser [mm]	850	850	850

Der Tender ist bis auf die Puffer und die Radsätze Eigenbau. Dazu fand vorwiegend Polystyrol mit verschiedenen Dicken Anwendung. Die Tenderwanne entstand aus einem aufgeschnittenen PVC-Rohr. Die Drehgestelle waren ursprünglich Güterwagendrehgestelle, die jedoch durch Feilen und Fräsen den typisch pressblechgeformten Wangen der Drehgestelle des Vorbilds nachgebildet wurden.

Resümee

Alles in allem hat der Umbau der beschriebenen Modelle viel Freude bereitet und Lust auf weitere Modellbauvorhaben gemacht.

Besondere Aufmerksamkeit verlangt die Farbgebung der Modelle. Sie sollte einem Modell den letzten (schönen) Schliff geben, kann aber auch vieles verderben, das mit großem Aufwand geschaffen wurde. Auf keinen Fall ist sie dazu geeignet, Unkorrektheiten zu vertuschen! Vor der Farbbehandlung müssen alle Teile absolut sauber und fettfrei sein. Mehrmaliges Waschen in einer kräftigen Waschmittellauge schafft diese Voraussetzungen, die nicht mehr durch Anfassen zunichte gemacht werden dürfen. Zur Farbgebung ist grundsätzlich dem Spritzen mit dem Luftpinsel (airbrushing) der Vorrang zu geben. Nur dort wo diese Technologie nicht mehr anwendbar ist (verdeckte Ecken, hinterschnittige Flächen), bleibt das Arbeiten mit einem weichen Pinsel. Das Anbringen von Alterungsspuren hat nichts mit Verschmieren zu tun, sondern erfordert viel Einfühlungsvermögen und fachlichen Umgang mit Farben.

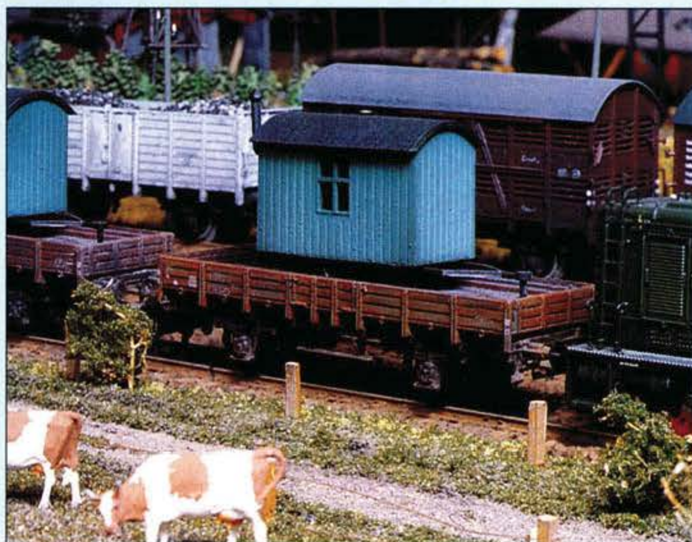
Über Farben läßt sich sicherlich streiten. Ich verwende Revell-Bastelfarben (vorwiegend matt) und die Metallic-Lackstifte von Faller. Als Kleber findet dünnflüssiger Sekundenkleber von Uhu für das Befestigen großer Teile sowie gelförmiger Kleber für kleine Teile Verwendung. Unschöne Fugen und Spalten am Gehäuse lassen sich mit Revell-Plasto-Spachtelmasse verdecken und ausbessern. Auch wenn den TT-Produzenten erfreulicherweise inzwischen einen Neubeginn gelungen zu sein scheint, bleibt auch in Zukunft noch viel umzubauen, worauf sich sicher mit mir noch viele TT-Modelleisenbahner freuen.

D. Gottschalk

Von Kisten und Keilen

Bei der Eisenbahn hat die Verpackung von Gütern zwei Funktionen: den Schutz des Gutes selbst und den Schutz anderer vor dem Gut. Beides wird neben der Umhüllung auch durch die Bauart der verwendeten Güterwagen erreicht.

Wenn man dem etwas philosophisch klingenden Inhalt am Beginn dieser Betrachtung nachgeht, entdeckt man plötzlich seinen tieferen Sinn. Da müssen an G-Wagen die Lüftungsklappen geöffnet werden, um die reisenden Rindviecher vor dem Ersticken zu schützen (auch Lattenfelder als Gitter hinter der geöffneten Wagentür machen sich gut), und da müssen die zu transportierenden Straßenfahrzeuge vorschriftsmäßig verzurrt sein, um ein Abrollen zu verhindern. Das richtige Beladen von Güterwagen ist so kompliziert, daß dafür extra eine Beladevorschrift erarbeitet wurde. Ein Studium dieser Vorschrift lohnt sich und fördert eine Vielzahl von Erkenntnissen über die Buntheit der Güterwagenbeladung zu Tage.



Hier einige Tips zu diesem Thema:

- Leichte Güter in 0-Wagen (Altpapier) werden durch Netze vor dem Wegfliegen genauso geschützt wie die Kohlköpfe vor Diebstahl .
- Straßenfahrzeuge werden vor dem Wegrollen durch Kanthölzer (seitliche Sicherung) und Keile (Sicherung in Fahrtrichtung) gesichert. Gegen Umkippen schützen Verspannungen aus Rödeldraht.
- In Kisten verpackte hochwertige Exportgüter, die u. U. auf andere Bahnen übergehen, werden neben den bereits erwähnten am Wagenboden festzunagelnden Kanthölzern zusätzlich durch hölzerne Streben (am Fußpunkt Widerlager aus Querhölzern) oder besagtem Rödeldraht am Verschieben in Längsrichtung (Transportgestell) gehindert.
- Güter, die über die Wagenstirnseiten hinausragen, bedürfen sogenannter Schutzwagen. Das sind Rungen- oder Plattenwagen, die leer oder teilweise beladen sein können.

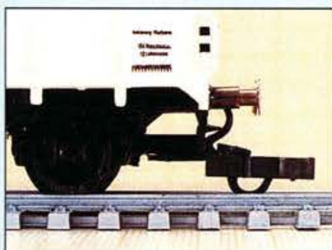
Fast immer sind die Güter selbst durch Aufkleber „Kanten verboten", „Vor Nässe schützen" usw. oder durch extra angebrachte Schilder gekennzeichnet. Das können sein: Lademaßüberschreitungs-Gefahrenzettel, orangefarbige Tafeln an Kesselwagen oder Transcontainern, Pulverflaggen an Munitionswagen oder gelbe Flaggen an mit Personen besetzten Wagen.

Letztere sind bereits Kennzeichen und im Signalbuch zu finden.

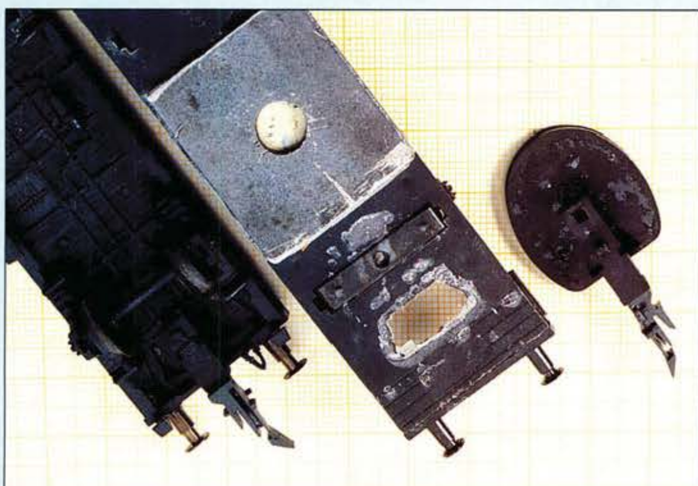
Lesen Sie doch mal nach in den „Beladevorschriften". G.K.

Kurz gekuppelt

Kurzkupplungen sind heutzutage „in". Die Verwendung von Normschächten und die dazu passenden austauschbaren Kupplungen der verschiedenen Hersteller machen die Umrüstung relativ leicht. Problematisch wird es, wenn Kinematiken einzubauen sind, die den Wagenabstand in der Geraden eng und im Bogen weit halten sollen, sogenannte Kurzkupplungskinematiken. Dabei sammelte ich die besten Erfahrungen mit der KKK (Kurzkupplungskinematik) von Symoba. Der Vorteil besteht darin, daß zu ihrem Einbau keine aufwendigen Fräsarbeiten am Wagenboden erforderlich sind.



◀ Im Kupplungsschacht der Symoba-Kinematik steckt hier eine Roco-Kupplung. Die Höhenlage ist allerdings noch korrekturbedürftig.



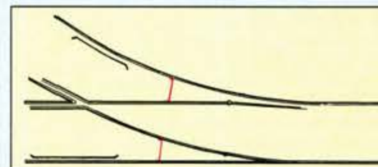
Metamorphose eines KKK-Einbaus: Symoba-Einbauteil (r), vorbereitetes Wagenunterteil (m) und umgerüstetes Fahrzeug (l).

Die Umrüstung geschieht schnell: Demontage des Wagens und Entfernen der alten Kupplungen; Anbringen einer 8-mm-Bohrung in der Wagenachse, 15 mm hinter der Pufferteller-Linie; Ankleben der Kulissenführung mit Sekundenkleber. Wegen der geringen Höhe der Kupplungskinematik (<3 mm), ist diese auch bei offenen Niederbordwagen problemlos anzubringen. Die Gewichtsplatten sind neu zu vermessen und entsprechend zu kürzen. Anschließend ankleben der Platten mit Epoxydharz.

Diese Arbeiten werden dadurch sehr erleichtert, daß Kulissenkinematik und NEM-Aufnahmeschacht nicht fest miteinander verbunden sind. So ist die Höheneinstellung einfach. Zum Justieren verwende ich die Justiereinheit 102 von Symoba. Ihre Anschaffung ist einmalig, im Gegensatz zu den KKK Nr. 100 und 101. Insgesamt kostet die Ausrüstung für einen Wagen etwa 7,50 DM. Bestellungen können direkt an die Firma Symoba, Auf dem Schollbruch 28, D-45899 Gelsenkirchen gerichtet werden. -eiber

Fotos: KLAWIAN

Kontakt-schwierigkeiten

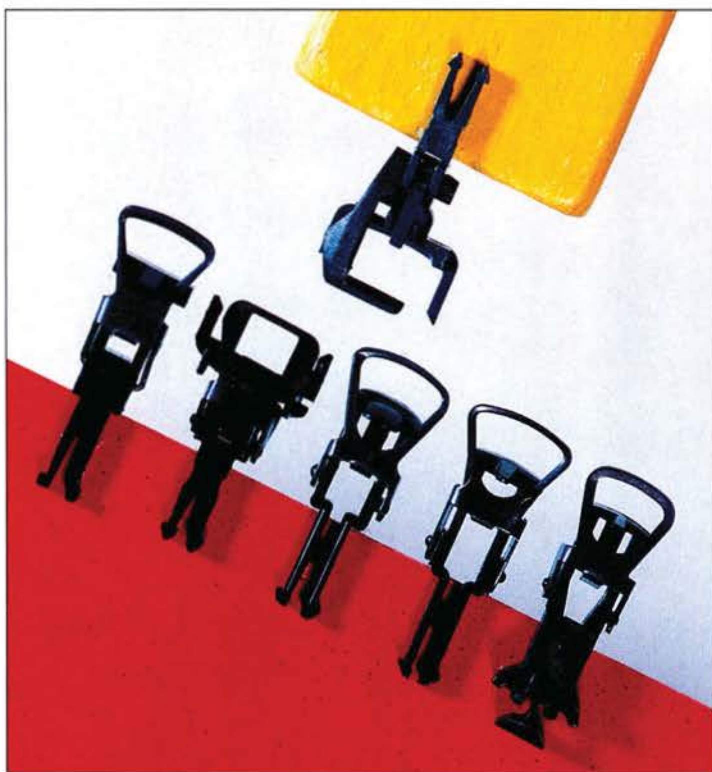


Kontaktschwierigkeiten gab es beim Überfahren von TT-Triebfahrzeugen mit extrem kurzen Achsständen über Weichen mit steilem Weichenwinkel auf unserer Clubanlage. Das kann geändert werden, wenn man die Zwischenschienen sicher mit Strom versorgt. Wir stellten nämlich fest, daß, obwohl die anliegenden Weichenzungen scheinbar gut an der Backenschiene anzuliegen schienen, der Übergangswiderstand einen guten Kontakt verhinderte. Zuverlässig sind hier nur die dargestellten Drahtverbindungen zwischen den Backenschienen und den ihnen gegenüber liegenden Zwischenschienen.

Ein trivialer Vorschlag, sicher, aber seitdem gibt es auf unseren Schmalspurweichen von Bemo keine Kontaktschwierigkeiten mehr. Ha-

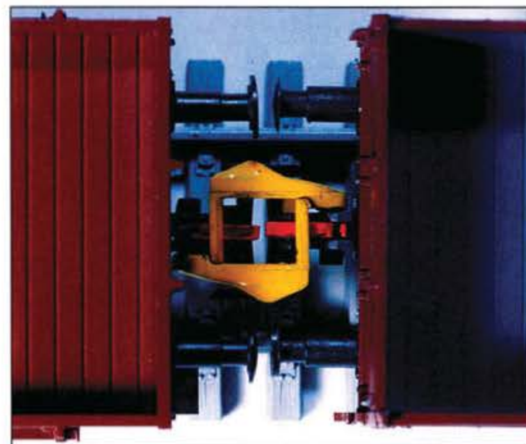
Kuppeln – aber butterweich

Rocos neuer Kupplungskopf ist da. Steckt man ihn in einen Aufnahmeschacht, der der NEM 362 entspricht, kann das neue Stück zeigen, wie universell es ist: nach Herstellerangaben ist ein Kuppeln mit den meisten gängigen Bügelkupplungen möglich. Wir probierten das Ein- und Auskuppeln mit Wagen von Liliput, Märklin, Rivarossi, Sachsenmodelle und Trix.
Solange die Aufnahmeschächte normgerecht an den Fahrzeugen angebracht sind, gibt es keine Schwierigkeiten beim Einkuppeln. Das Auskuppeln gelingt am besten, wenn man die mitgelieferte Entkupplungshilfe benutzt. Ebenso kann ein Entkupplungsgleis verwendet werden. Will man den Zugverband durch Herausheben eines Wagens trennen, muß man das für Bügelkupplungen typischen Verhaken überwinden. Auch wenn zwei der neuen Kupplungsköpfe miteinander kuppeln, ist das Entkuppeln ohne Hilfsmittel schwierig.
Die Universal-Bügelkupplung eignet sich gut zum Rangieren. Der Einkuppelvorgang kann so sanft erfolgen, daß der stehende Wagen beim Kuppeln vorbildgetreu am Fleck bleibt. Rocos Werbespruch vom „butterweichen Einkuppeln" trifft also zu. Rangierbetrieb an Ablaufbergen, Ladegleisen und im Werksverkehr werden zum Vergnügen: Geschobene Zugverbände können vorentkuppelt werden. Nach dem Überfahren eines Entkupplungsgleises (oder nach dem Entkuppeln per Entkupplungshilfe) kann der Zug zum Beispiel in eine Ladestraße gedrückt werden. Fährt der Zug wieder aus dem Gleis heraus, bleibt der abzukuppelnde Teil stehen. Diese von Kurzkupplungsköpfen bekannte Möglichkeit funktioniert nur, wenn Universalkupplungen untereinander kuppeln. Wagen, die mit der neuen Kupplung verbunden sind, fahren beinahe Puffer an Puffer. Eine Packung enthält zwölf Kupplungsköpfe. Auch die Entkupplungshilfe liegt bei. Eine höhenverstellbare Ausführung wird bei Roco vorbereitet. R. Ippen





Universalkupplung: Die Wagen sind fast kurzgekuppelt.



Wie bei Kurzkupplung kann vorentkuppelt werden.

Schon wieder eine neue Kupplung?

Die Vielfalt an H0-Fahrzeugkupplungen ist groß. Dennoch ist Rocos Initiative, eine neue Universalkupplung auf den Markt zu bringen, positiv zu bewerten: Die Universalkupplung ist eine zeitgemäße Weiterentwicklung der klassischen Bügelkupplung. Sie verträgt sich mit den Kupplungen anderer Hersteller und zeichnet sich durch eine elegante und betriebssichere Handhabung aus. Dazu bietet sie, untereinander gekuppelt, Möglichkeiten, wie sie von Kurzkupplungen bekannt sind.Die neue Universalkupplung ist für den Rangierbetrieb empfehlenswert. Darüberhinaus kann sie helfen, die Verträglichkeit von Produkten verschiedener Hersteller zu erhöhen. Rocos Konstrukteure haben eine Kupplung geschaffen, die für den Betriebsmodellbahner von großem Interesse sein dürfte. ip

---

Schwarzburg aus Holland

Daß uns ausgerechnet aus dem niederländischen Zwolle die ersten Bilder vom Modell des Bahnhofs Schwarzburg nach einem Plan von Günter Fromm (MEB 7/93) erreichten, hatten wir nicht erwartet. Unser holländischer Leser Theo Schotmann schreibt dazu:
"Die Gewände des Modells entstanden aus 3 mm dicker Pappe, auf die im Bereich des Travertin-Mauerwerks Faller-Dekorplatten geklebt wurden. Die Herstellung des Dachs bereitete mir die größten Probleme. Mit einer Zackenschere aus dem Schneidereigewerbe konnten schließlich die typischen Strukturen der Schieferdacheindeckung hergestellt werden. Zwei Wochen habe ich zur Anfertigung des Modells benötigt, und es hat mir viel Vergnügen bereitet. Das Modell des Bahnhofs Krüden habe ich übrigens auch schon gebaut."





Lenz-Autos

Über den gekonnten Umbau und die Frisuren an handelsüblichen H0-Automodellen berichteten wir unter diesem Titel im Heft 11/93, ohne dabei den Anspruch von besonderer Perfektion zu erheben. Zahlreiche Zuschriften zu diesem Thema unterstrichen allerdings ein weitreichendes Interesse für Auto-Umbauten am Küchentisch. Deshalb soll Autor Jürgen Lenz ein weiteres Mal zu Wort kommen.

Die Bereicherung der Typenvielfalt an Straßenfahrzeugen auf meinen Modellstraßen war das erklärte Ziel meiner modellbauerischen Aktivitäten. Dabei bemühte ich mich, Vielfalt nicht nur durch Farbvarianten zu erzielen, sondern gönnte mir, quasi zu meiner Erbauung, gewisse Freiheiten, die nicht unbedingt maßstabsgetreu mit den Originalen übereinstimmten. Der Gesamteindruck war für mich entscheidend, und der fällt auf den nebenstehenden Bildern sicher zugunsten der Modelle aus.

Das Absetzfahrzeug

An diesem Fahrzeug reizte mich der gleiche Umstand wie am Abschlepper: zwei Fahrzeuge in einem. Das Unimog-Vorderteil stammt von einem Wiking-Fahrzeug. Der Hubmechanismus ist funktionsfähig, das Ladegut, in der Regel ein 20-Fuß-Container, ist abnehmbar. Der umgebaute Gabelstapler, der im Zusammenwirken mit dem Absetzfahrzeug in Aktion zu sehen ist, stammt aus ehemaliger DDR-Produktion. In Ermangelung von Modellbaufarben wurde er seinerzeit mit Glasmalfarben und einem Pinsel lackiert. Diese Farben mußten aus pigmentiertem Kunstharzlack, Härter und Verdünner angerührt werden, griffen jedoch den Kunststoff nicht an.

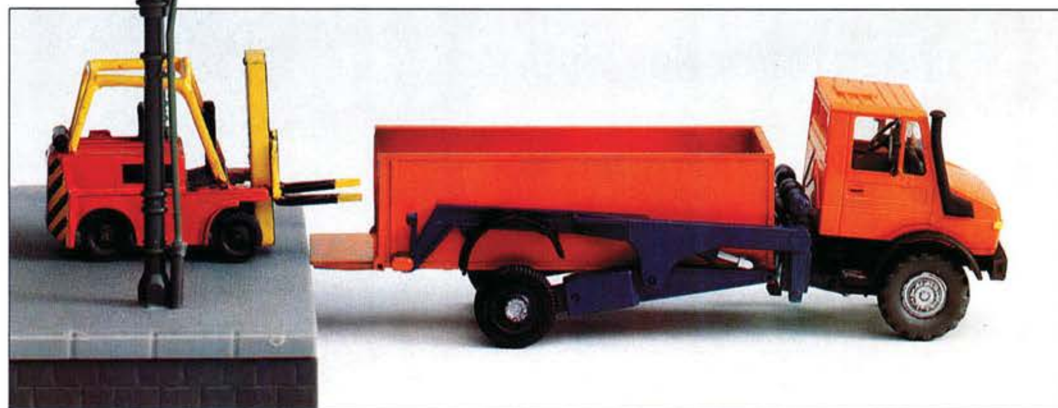
Die Geländezugmaschine

Bei diesem Fahrzeug habe ich meiner Fantasie weitgehend freien Lauf gelassen. Hauptziel war die Schaffung eines Off-road-Fahrzeugs, daß ich auch außerhalb der Straße ins Modellbahngelände stellen kann, aktionsreich und bullige Kraft verratend. Es wurde aus drei verschiedenen Kibri-Modellen komponiert und sieht, obwohl es kein konkretes Vorbild hat, aus, als könne man ihm täglich begegnen. Die Pritsche ist abnehmbar, so daß auch der Einsatz als Sattelzugmaschine möglich ist. Der Sattelauflieger ist bereits in Arbeit.

Was die Arbeiten an meinen Modellen betrifft, waren Funktionstüchtigkeit und saubere, detaillierte Farbgebung für mich wichtiger als die absolut authentische Nachbildung der letzten Öse an der Pritsche.

Jürgen Lenz





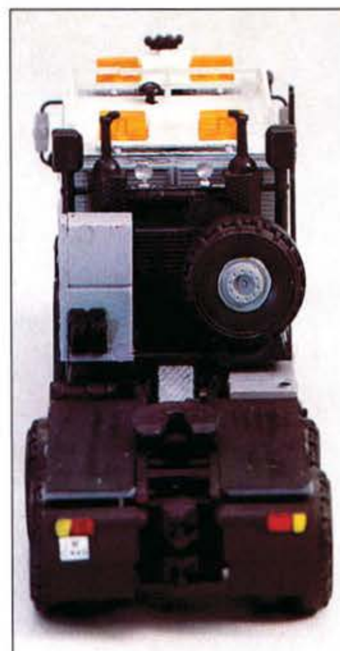
Zugegeben ein wenig spielzeughaft: Der zur Laderampe umfunktionierte, überdachte Bahnsteig von Faller.



Nach Absenken der Pritsche und Öffnen der Heckklappe am Absetzfahrzeug kann der Gabelstapler auffahren.



◀ ***Zwar ist der Freiraum unter dem Pritschenteil äußerst gering, jedoch die Fuhre rollt.***



Fotos: Stirl

Die abgenommene Pritsche der Zugmaschine zeigt, wie in Sekundenschnelle eine Sattelzugmaschine entsteht.

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

7.1. Sonderfahrt
mit 01 137 und 03 001 von Stuttgart nach Singen und mit 01 137 von Friedrichshafen nach Ulm.
Info: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Martin Elsässer, Münchingerstr. 15, 71282 Hemmingen, Tel: 07150/2113.

9.1. Winterdampf
auf dem Rebstockgelände (neben TÜH) von 10 bis 17 Uhr.
Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, 60486 Frankfurt/M., Tel: 069/709292.

15.1. Modellbahn-Tauschmarkt
von 10 bis 14 Uhr im Kulturraum des Bahnhofs Schönebeck (Elbe), Salzer Str.
Tischbestellung/Info: Eisenbahn-Club Schönebeck (Elbe) e.V., Jürgen Krebs, Gethsemanestr. 2, 39249 Barby, Tel: 039298/3245.

15./16.1. Modellbahnausstellung
im Pädagogischen Zentrum 1 des Albert-Einstein-Gymnasiums, Am Schulzentrum, 41564 Kaarst.
Öffnungszeiten: 15.1. von 11 bis 18 Uhr, 16.1. von 10 bis 17 Uhr.
Info: Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst, Rainer Cramer, Gilbachweg 5, 41564 Kaarst, Tel: 02301/69965.

30.1.Modellbahntauschbörse
auch Autotausch von 10 bis 14 Uhr im Michaels-Haus, Hochstr. 47, Nähe Post, Gelsenkichen.
Info: MEC Gelsenkirchen e.V., Tel: 0209/75323 (Berrischen), 0209/143150 (Richter).

BEF-Studienfahrten
30.1.-5.2. Schweizer Bahnwinter, Bahnreise 2. Klasse; 1.4.-4.4. mit VT 08 nach Stettin, Bahnreise 1. Klasse.
Info: BEF-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, 10963 Berlin, Tel: 030/2511081, Fax: 030/2514186.

12.2. Winterdampf im Allgäu
mit E 18 08 von Stuttgart–Augsburg–Lindau–Kempten–Friedrichshafen–Ulm nach Stuttgart.;
26.2. Schwarzwaldbahn von Karlsruhe–Offenbach–Triberg-Villingen nach Karlsruhe.
Info: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Wolfgang Kurz, Kerner Str. 29, 70182 Stuttgart, Tel/Fax: 0711/2261958.

13.2. Winterfahrt
mit 99 713 von Radebeul Ost (ab 11 Uhr) nach Radeburg und zurück (an 17.02 Uhr) Karnevalsumzug in Radeburg.
Info: Traditionsbahn e.V., PF 010256, 01436 Radebeul, Tel: 0351/4614100.

19.2. Sonderfahrt
mit 99 5901 und 99 5903 von Wernigerode zum Brokken, Abfahrt ca. 10 Uhr.
Info: IG Harzer Schmalspurbahnen e.V., Volker Baake, Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel: 03943/22361.

26./27.2. Modellbahnausstellung
mit Flohmarkt,in den Sälen der Ratsstuben, 82538 Geretsried.
Öffnungszeiten: 10 bis 17 Uhr, Eintritt: Erw. 5,- DM, Kinder 2,50 DM.
Info: Geretsrieder Modellbau- Club e.V., G. Maritschnegg, Auenstr. 7a, 82515 Wolfratshausem, Tel: 08171/78662.

27.2. Tauschbörse
Modelleisenbahnen und Modellautos von 10 bis 14 Uhr im Freizeit- und Erholungszentrum Wuhlheide.
Reservierungswünsche an: Frank Tinius, FEZ Wuhlheide, Eichgestell, 12459 Berlin.

26.3. Sonderfahrt
mit ETA 515 über Privat- und Nebenbahnen im Münsterland.
Info: Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland e.V., M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, Tel: 0251/277443.

1.-9.6. Dampfsonderfahrt
von Wien in die Ukraine.
Sonderfahrt durch Österreich, Tschechien, Polen und die Ukraine mit einer Vielzahl verschiedener Dampflokomotiven. Das Schwergewicht bei dieser Reise liegt auf den reizvollen Gebirgsbahnen im Südosten Polens, wie immer natürlich mit vielen Foto- und Filmmöglichkeiten. Bahnreise ab Dresden mit Vollpension 2340,- DM
Info: INTRA EXPRESS Hobby- und Studienreisen GmbH, Burgherrenstr. 2, 12101 Berlin, Tel: 030/7853391, Fax 030/7859208.

Nostalgieprogramm 1994
jeden Samstag vom 30.4. bis 2.7. und 3.9. bis 29.10.94 startet jeweils ca. 9.45 Uhr ein Dampfsonderzug in Arnstadt zu einer Rundfahrt durch das Thüringer Land.

Tour 1: Durch den nördlichen Thüringer Wald, Arnstadt, Gräfenroda, Luisenthal, Ohrdruf, Georgenthal, Gotha, Arnstadt.
Termine: 14.5.,21.5.,11,6.,3.9.,8.10. Preis: 46.-DM.

Tour 2: Durch das schöne Schwarzatal, Arnstadt, Rottenbach, Schwarzburg, Bergbahn, Katzhütte u. zurück.
Termine: 7.5., 12.5., 18.6., 24.9. Preis: 39.-DM.

Tour 4: Steilrampenfahrt, Arnstadt, Ilmenau, Schleusingen u. zurück.
Termine: 30.4., 25.6., 10.9., 15.10., 29.10.
Preis: 39.- DM.

Tour 6: Klassikerschiene, Arnstadt, Rottenbach, Bad Blankenburg, Rudolstadt u. zurück.
Termine: 2.7., 1.10., 22.10. Preis: 35.-DM.

Tour 7: Rund um den Inselberg, Suhl, Meiningen, Bad Salzungen, Eisenach, Gotha, Arnstadt.
Termine: 28.5., 17.9. Preis: 57.-DM.

Info:Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Erfurt, Abt. Touristik, (0361) 303247, PF 909, 99018 Erfurt.

Sonderangebot
Bahnfahrt zum 666-jährigen Stadtjubiläum Triptis, Arnstadt, Bad Blankenburg, Saalfeld, Pößneck, Triptis.
Termin: 4.6.
Info:Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Erfurt, Abt. Touristik, (0361) 303247, PF 909, 99018 Erfurt.

Wie viele „Neuheiten" brauchen wir?

Lange vorbei ist die Zeit, als man Modellbahnneuheiten eines Herstellers noch quasi „im Abo" sammeln konnte. Die Neuheiten- und Variantenflut, gepaart mit kräftigen Preissprüngen der letzten Jahre, haben viele „Komplettsammler" bereits zur Aufgabe des Hobbys gezwungen – oder sie selektieren weit mehr als früher bei der Auswahl der Kaufentscheidungen.

Die Preispolitik der Hersteller

Daß Modelle immer teurer werden, das ist unbestritten dem technischen Fortschritt wie auch den Kundenansprüchen zu verdanken. Spät, aber nicht zu spät, haben etliche Hersteller freilich erkannt, daß sich ein alleiniges Ausrichten auf abgehobene Fachjournalisten nicht lohnt: Nicht jeder möchte eine 200 %ig perfekte Lok zu 500 DM kaufen. Produktlinien wie Roco „Classic" oder Märklin „Hobby" zielen deshalb exakt in die Richtung, größere Käuferschichten zu befriedigen, die sich durch die Perfektionisten-Schreiberlinge nicht vollständig verunsichern lassen. Auf den Gesamteindruck eines Modells kommt es an – und nicht nur darauf, ob ich den total filigranen und teuren Stromabnehmer einer Ellok nur noch mit einem Spezial-Minischraubendreher ohne Blessuren aus seiner Verankerung bekomme.
Nun wünscht sich sicher niemand die Zeit der älteren (und, zugegeben, billigen) Piko-Maschinen mit eiernden Achsen und dröhnenden Motoren zurück; nicht wenige Fans wundert es dennoch, daß die Hersteller gerade aus den neuen Bundesländern teilweise so kräftig bei ihren Preisen aufgeschlagen haben, daß es überhaupt keine preisliche Mittelschicht bei Modellbahnprodukten mehr gibt.
Wie mir scheint, sind seit der deutschen Wiedervereinigung viele Anbieter von Waren in den neuen Bundesländern dem Trugschluß erlegen, Marktwirtschaft sei doch gleichbedeutend mit „Abkassieren" von Geld: Alles wird am besten nur zu Höchstpreisen verkauft. Hier gibt es zwei große Probleme, denn erstens ist Hochpreisigkeit am Markt auch mit extremer Spitzenqualität verbunden, sonst geht man als Anbieter schnell baden, und zweitens nützt es einem wenig, nur hohe Preise zu fordern,wenn der Wert der Arbeitskraft mit diesem Preisniveau gar nicht mithalten kann und folglich die Kaufkraft ausbleibt.
Bleiben wir doch noch einmal bei der Qualität der Ware: Eine neue Schlepptender-Dampflok, egal ob in H0 oder 1 bis 2 Spurweiten kleiner, ist heute nicht mehr für 200 Mark zu bekommen, sondern im Schnitt eher ab 250–300 Mark aufwärts. Das ist, um es salopp zu sagen, eine Menge Schotter für einen normalen Arbeitnehmer, der bei den heutigen Mieten auch noch eine Familie ernähren will.
Wenn ich mir z.B. den Fertigungsstandard und die filigranen Details einer Roco 50er ansehe, dann würde es für Konkurrenten, die verstärkt in den Markt kommen wollen, eigentlich naheliegen, ihre Kunststoffloks spürbar unter dem Roco-Preis anzubieten, denn viel besser kann man eine Großserien-Dampflok für sehr anspruchsvolle Modellbahner sicher nicht machen.
Interessanterweise gibt es aber Firmen, die offenbar meinen, mit ihren neuen Schlepptenderloks am besten auch noch die finanziell potente Käuferschicht jenseits der 250-Mark-Grenze bedienen zu müssen. Daß sich das in Umsatzzahlen rechnet, wage ich ernsthaft zu bezweifeln. Dabei hätte ich eher vermutet, einige Firmen hätten aufgrund ihrer historischen Nähe gerade zum Neubundesländer-Markt sicher ein besseres Gespür für die Finanzkraft der meisten Hobbyfans.



Ab dieser Ausgabe wird der Fachkritiker Ingo Faustmann zweimaonatlich für den MODELL EISENBAHNER auf einer Meinungsseite kontroverse Themen aus der Modellbahnwelt aufarbeiten und diskutieren.
Ingo Faustmann ist bekannt für seine kompromißlose Argumentation. Er baute den Branchenbrief MOBA INFOS auf und verfaßte u.a. auch für die Zeitschrift BAHNWELT, die den MEB-Lesern noch bekannt sein dürfte, regelmäßig die Meinungsseite.
Seine verbalen Attacken gegen die Hochpreispolitik einiger Produzenten und gegen die Nietenzähler unter den Journalisten brachte ihm nicht nur Freunde ein, dafür aber überwiegend positive Rückmeldungen von den Zeitschriften-Lesern.
Heute beschäftigt sich Ingo Faustmann mit der Frage, wie viele und welche Modellbahnneuheiten die Fans zur bevorstehenden Nürnberger Spielwarenmesse eigentlich „verkraften" können.

Lücken im Fahrzeugpark?

Die Nürnberger Spielwarenmesse steht wieder vor der Tür, und so warten die Fachjournalisten und Einkäufer schon begierig auf die Modellbahnneuheiten, die da kommen werden.
Der Modellbahnfan wird auf jeden Fall, so meine ich, Glück und Pech haben. Pech, weil es bestimmt auch wieder einige Neuheiten geben dürfte, die ihn noch interessieren und die aber selbst in einer „Classic" oder „Hobby"-Version nicht gerade ganz billig sein werden. Und Glück deshalb, weil es, vor allem in Spur H0, inzwischen bereits die meisten Modelle gibt. Die deutschen Bahnen bestreiten andererseits weiter mit einem überalterten Fahrzeugpark den Betrieb, so daß deshalb das Vorbild gar nicht viel Neues hergibt.

Keine Chance für Splittergattungen

Die Modellbahnindustrie – wer wird es ihr verdenken – stürzt sich gern auf Vorbilder, die in verschiedenen Varianten und Farblackierungen in möglichst großen Stückzahlen hergestellt werden oder hergestellt worden sind. Immerhin muß eine teure technische Form sich auch amortisieren, und das tut sie sicher nicht, wenn man ein Vorbild auswählt, das es nur einmal gegeben hat und deshalb auch auf jeder Anlage höchstens einmal in Erscheinung treten kann.
Nachdem auf DB-Seite nach der 120 und dem ICE nun nicht mehr viel Neues nachkam, stürzten sich die Modellbahnproduzenten mit Elan auf dei DR 112 und 143, die in großen Stückzahlen existieren, mit mehreren Farbvarianten überzeugen können – und die zudem noch im West- wie im Ostzipfel der Republik im Maßstab 1:1 bewundert werden können. Damit ist aber auch schon die Luft so ziemlich raus.
Auf DB-Seite wurde inzwischen der Pendolino erfolgreich in Dienst gestellt, so daß auf das entsprechende Modell gewartet werden kann, vorausgesetzt, ein Hersteller wagt sich daran, da allgemein die Faustregel gilt, von einer Triebwagen-Garnitur könne man aufgrund des höheren Preises weniger absetzen als von einer Modell-Lokomotive.
Ein Blickfang ist ganz sicher die als „Eurosprinter" bekannt gewordene neue Ellok 127 001, die auf DB-Gleisen getestet wird. Solange aber aufgrund von unsicheren Zukunftsplanungen auf Seiten der Deutschen Bahnen (leider) nicht mit einer Serienbestellung einer neuen Universallok zu rechnen ist, sind die Chancen auf dieses Modell wohl als gering einzustufen.
Dieses Schicksal hat bereits die formschöne DR-Lok der Reihe 156 (ex 252) getroffen, die es zu nur 4 Prototypen gebracht hat. Da aber hier kurioserweise mit verschiedenen Farbvarianten im Vorbild geglänzt wurde, möchte ich diese Maschine den Miniaturherstellern doch noch einmal ans Herz legen.
Auch wenn die 1:1-Neuheiten rar geworden sind, so fehlen doch im Modellbahner-Maßstab immer noch einige wichtige Fahrzeuge, die im Vorbild mit nicht unwesentlichen Stückzahlen in Dienst gestellt wurden. Am auffälligsten sind dabei die Reihen 230–234, von denen z.B. im H0-Maßstab derzeit kein akzeptables Modell für anspruchsvolle Hobbybahner erhältlich ist. Es wäre ein Wunder, wenn hier auf der Messe gar keine Neuheit aus dieser Lokfamilie käme.
Für's Modellbahnjahr 1994 wünsche ich Ihnen jedenfalls einige für Sie interssante und vor allem auch bezahlbare Neuheiten.

Ihr

Ingo Faustmann

DR 65

Für die Bewältigung des umfangreichen Berufsverkehrs in Ballungszentren ließ die Deutsche Reichsbahn Anfang der 50er Jahre eine leistungsfähige Tenderlokomotive entwickeln, die auf der Leipziger Herbstmesse 1954 vorgestellt wurde. Die 1'D2'h2t war außerdem als Mehrzwecklokomotive für den Güterzugdienst vorgesehen und sollte die Länderbahn-Baureihen 74, 75, 78, 93 und 94 sowie die Einheits-Baureihe 86 ablösen. Die Baumusterlokomotive 65 1001 wurde ab 1955 in der VES-M Halle (Saale) getestet. Nach Beseitigung der „Kinderkrankheiten" begann der Serienbau. Während die Lokomotive 65 1001 und ein weiteres Baumuster – die 65 1002 – im VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf entstanden, übernahm der VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg (LKM) die Serienproduktion. Bis 1957 stellte LKM 86 Lokomotiven dieser Baureihe für die DR her und lieferte 1957 fünf weitere Maschinen mit den Nummern 41–45 an die Leuna-Werke. Ständige Verbesserungen an der Technik dieser Lokomotiven sorgten auch für äußerlich sichtbare Unterschiede. Das betraf beispielsweise den Standort des Sandkastens auf dem Umlaufblech oder auf dem Langkesselscheitel. Die 65 1004 erhielt als einzige Tenderlokomotive der DR eine Kohlenstaubfeuerung der Bauart Wendler, die im Oktober 1961 durch eine Rostfeuerung ersetzt wurde. Vornehmlich war die Baureihe 65 in den Bw Frankfurt (Oder), Arnstadt, Dresden, Güsten, Nordhausen, Leipzig Hbf Süd und Saalfeld (Saale) beheimatet. Noch 1971 waren alle 88 Lokomotiven der DR in Betrieb, zwei Jahre später begann die Ausmusterung. Bereits Anfang 1977 gehörten nur noch wenige Lokomotiven der Baureihe 65 dem Betriebspark an. Wenig später gelangten die restlichen Exemplare auf das Abstellgleis.

Bei der Deutschen Reichsbahn blieb die 65 1049 als betriebsfähige Traditionslokomotive erhalten. Seit 1992 als 088 655-6 buchungsmäßig erfaßt, verkehrt sie heute gelegentlich vor Sonderzügen.

wdm



Lokomotive 65 1073 des Bw Arnstadt am 18. Februar 1978 vor einem Sonderzug in Ilmenau.
Foto: W.-D. Machel

DR Bag/Bagtr(e)

Nach dem zweiten Weltkrieg zählten zum Reisezugwagenbestand der DR noch mehrere Tausend drei- und zweiachsige Fahrzeuge der Länderbauart. Während die in Holzbauweise hergestellten und unterschiedlich gestalteten Wagenkästen bei der laufenden Instandhaltung überdurchschnittlich hohe Aufwendungen erforderten, waren die Untergestelle noch in einem guten Zustand. Daher entschied die DR, einen großen Teil dieser Fahrzeuge zu rekonstruieren. Das Raw Halberstadt baute völlig neue Wagenkästen aus 2 mm dickem Stahlblech. Dach und Seitenwände fertigte man vor und setzte sie als komplette Bauteile zusammen. Die Aufbauten boten im Gegensatz zu dem meisten ihrer Vorgänger in Form preußischer Abteilwagen eine gute Sicht durch die nunmehr 1200 mm x 900 mm großen Fenster. Die diagonal gegenüberliegenden Türen mit einer Breite von 1370 mm ermöglichten einen zügigen Fahrgastwechsel. Die Einstiegräume wurde durch Schiebetüren abgetrennt. In einem der beiden Vorräume war eine Toilette untergebracht. Oft wurden der der unruhige und geräuschstarke Lauf sowie die schlechte Federung bemängelt. Deshalb sah die DR die zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen als eine vorübergehendeLösung mit einer Einsatzzeit von etwa zehn Jahren an. Doch daraus wurden in Ermangelung neuer Personenwagen zum Teil mehr als dreißig Jahre!

Von 1958 bis 1964 ließ die DR fast 1000 Wagenkästen im Raw Halberstadt fertigen, wobei von 1962 bis 1964 ausschließlich Wagen mit Traglastenabteil [später Bagtr(e)] entstanden, in denen zwei Sitzgruppen weniger eingebaut wurden. Als Mitte der 80er Jahre die zur Ausmusterung bestimmten Wagen im Heimat-Raw Potsdam nur noch Bedarfsausbesserungen erhielten, entschieden engagierte Mitarbeiter, daß zwei Rekowagen als Traditionsfahrzeuge noch einmal neu aufgebaut werden. Die 1987 und 1988 in Potsdam restaurierten Wagen wurden in den Ursprungszustand versetzt.

Ende 1990 waren die letzten Baag- bzw. Baagtr-Wagen bei der DeutschenReichsbahn entbehrlich und konnten ausgemustert werden.

wdm



Bag-Wagen 50 50 23-11 025-5 (ex B3g, Nr. 352-227) im Ursprungszustand Anfang Oktober 1993 in Velten (Mark). Der Wagenkasten entstand 1959 im Raw Halberstadt. Foto: S. Miedecke

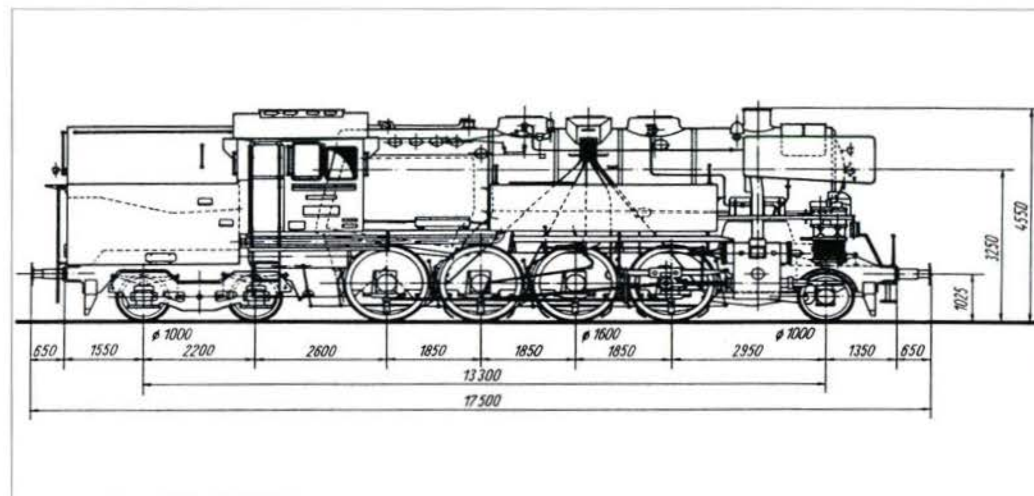


Lokomotive 65 1049 Anfang der 80er Jahre vor einem Sonderzug in Ilmenau.

Foto: Sammlung W.-D. Machel

DR 65

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33;
Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Höchstgeschwindigkeit 90 km/h • Kesselüberdruck 16 bar • Rostfläche 3,45 m² • Masse 88,9 t (leer), 121,7 t (dienstbereit) • Wasservorrat 16 m³

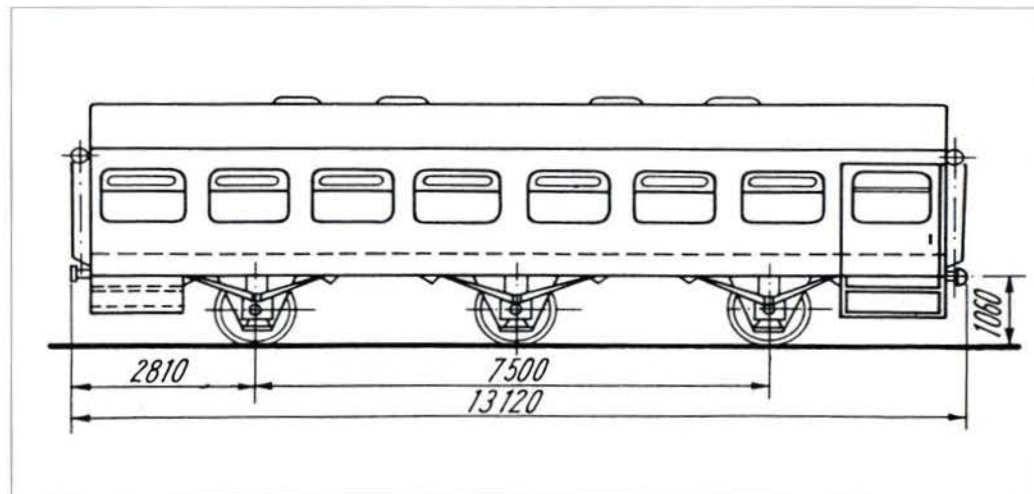


Bagtr(e)-Wagen 50 50 24-15 215-7 (ex B3gtre, Nr. 357-661) imUrsprungszustand Anfang Oktober 1993 in Velten (Mark). Der Wagenkasten entstand 1962 im Raw Halberstadt. Ab Anfang der 70er Jahre entfielen die Zierstreifen und die schwarze Fläche am unteren Teil der Wagenkästen.

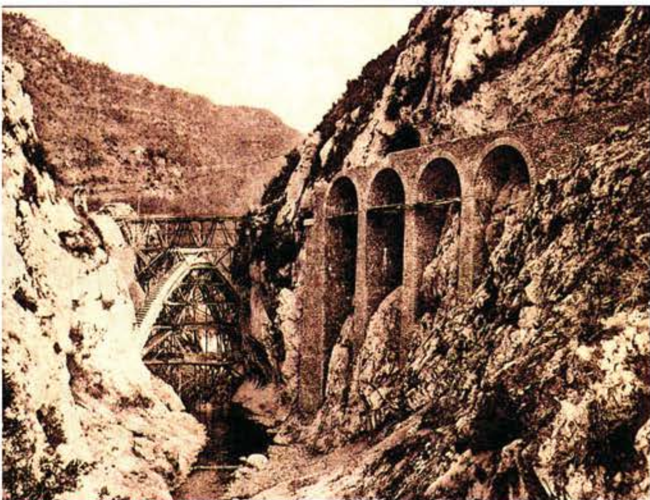
Foto: S. Miedecke

DR Bag/Bagtr(e)

Zeichnung im Maßstab 1:120 ≙ Nenngröße TT
Nenngröße 0: x 2,67; H0: x 1,38; N: x 0,75;
Z: x 0,55



Ausgewählte Daten: Höchstgeschwindigkeit 90 km/h • Dienstmasse 19 t (Traglastenwagen 17 t) • Sitzplätze 48 (Traglastenwagen 32) • Aborte 1 • Bremse HiK • elektrische Beleuchtung • Dampf- und Elektroheizung



Tendabahn? *Das Foto aus der Zeit des Baues um 1925 läßt erahnen, daß es sich um eine wildromantische Bahn handeln muß. Kaum gehört, den Namen, doch mitten in Europa gelegen. Nur: Gotthardt und andere Nachbarn werden öfter genannt, sind geläufiger. Sie ist urtümlichst, die Strecke von Turin nach Nizza!*

VORSCHAU



Überwintern *kann man Garten-Anlagen, indem man sie abbaut und in Kisten einmottet. Oder man läßt sie stehen, einschneien und fährt durch den Schnee. Erfahrungen mit einer wetterfesten LGB-Strecke.*



Vorsicht, Starkstrom! *Modellbahnspielzeug unserer Groß- und Urgroßväter hatte es in sich: Volle Spannung aus der Steckdose direkt auf den Tisch! Manche dieser „Spielsachen" haben die Zeiten überdauert, sind dadurch aber nicht ungefährlicher geworden. Unser Beitrag sagt, wie man damit umgeht.*

Heft 2/94 ist ab 2. Februar im Handel!



Güterwagen *von Aristo-Craft sind begehrte Modelle für Gartenbahnanlagen nach amerikanischen Vorbildern. Der abgebildete Caboose gehört zu einer Reihe von Modellen, die wir vorstellen.*



Hochgeschwindigkeiten *werden allenthalben in Europa angeboten oder installiert. Mit welchen technischen Lösungen? Zu welchem Preis? Zu wessen Lasten? Unsere Titelgeschichte fördert Erstaunliches zu Tage!*

Impressum

MODELL EISENBAHNER
Vereinigt mit
Bahn Welt

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 • 13189 Berlin
Briefpost: Postfach 28, 13161 Berlin
Telefon: 47805-0
Pakete und Päckchen:
Borkumstraße 2, Paketausgabe, 13189 Berlin

Telefon: (030) 47 805 0
Telefax: (030) 47 805 131

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur) 47 805 118
Rainer Ippen (Test, Technik) 47 805 136
Georg Kerber (Modell) 47 805 132
Gisela Neumann (Leser-Service) 47 805 119
Jörg Lübben (Produktion) 47 805 135

Abo Service
Helga Olboeter 47 805 233

Bild
Andreas Stirl

Layout & Satz
GRAFIKSTUDIO MANN





Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 • Postfach 28
13161 Berlin
Telefon: 47 805 100 • Telefax: 47 805 250

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher • Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage • GmbH & Co KG •
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/182-01 • FS 722036
Telefax: 0711/182-1349

Anzeigenleitung
Gerhard Merkel
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz

Anzeigenpreise
Preisliste Nr. 11, gültig ab 1/93
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Reproduktion
City Repro Berlin

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck